Probleme der Schiffahrtssubventionen und der Weltschiffahrtskrise

mit besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der Wirtschaftswissenschaften der

Handels-Hochschule Mannheim

vorgelegt von

Diplom-Kaufmann und Diplom-Handelslehrer

Karl Neuffer

aus

Schwäb. Gmünd

Buch- und Kunstdruckerei Wilh. Postberg, Bottrop i. W.

1933

Referent: Prof. Dr. E. Schuster

Korreferent: Prof. Dr. W. le Coutre

Meinen lieben Eltern

in Dankbarkeit gewidmet

Inhaltsverzeichnis.

Literaturverzeichnis.

I. Bücher und Aufsätze:

Budzislawski, H.: Staatshilfe für die Schiffahrt, in „Magazin der Wirtschaft" 1925, S. 250.

Cassel, Gustav: Subventions de l'Etat au Commerce, Stockholm 1927.

Chamberlain, E. T.: Italien Ship—Subsidy-System, Washington 1928.

Colm, Gerhard: Volkswirtschaftliche Theorie der Staatsausgaben, Tübingen 1929.

Dehning, E.: Weltschiffahrt und Weltschiffbau im Spiegel der jüngsten Gegenwart, (in „Jahrbücher für Nat. Oekonomie und Geschichte", 123. Bd. 1925).

Deutschlands Großschiffahrt 1928: Die Hamburg-Bremer Linienreedereien, ihre Beziehungen und Beteiligungen, Flotten, Aufbau, Statistik u. Finanzen, Berlin-Wilmersdorf 1928.

Drews, Max: Die Krise im Weltschiffbau, in „Wirtschaftsdienst", Heft 48, vom 28. 11. 1930.

— Die Schiffahrt im Krisenjahr 1930, in „Wirtschaftsdienst", Heft 21, vom 22. 5. 1931.

Dunmore: Ship-Subsidies, Boston und New York 1907.

Ehlers, W.: Der Norddeutsche Lloyd in der Vergangenheit und Gegenwart, Bremen 1924.

Engländer, Oskar: Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924.

Erdmann, Rudolf: Art und Umfang der Schiffahrtssubventionen, in „Wirtschaftsdienst", Heft 14, vom 4. 4. 1930.

Eucken, W.: Die Verbandsbildung in der Seeschiffahrt, München und Leipzig 1914.

Eulenburg, Franz: Die handelspolitischen Ideen der Nachkriegszeit, in „Schriften des Vereins für Sozialpolitik", 172. Bd., München 1926.

— Außenhandel und Außenhandelspolitik, Tübingen 1929.

Fenchel, L.: Die Wirkung der Weltschiffahrtskrise auf Welthandel und Uebersee, in „Wirtschaftsdienst", Heft 23, vom 5. 6. 1931.

— Die Krise im nordatlantischen Passagierverkehr, in „Wirtschaftsdienst", Heft 42, vom 16. 10. 1931.

— Die Verkehrskrise in der deutschen Schiffahrt, „Wirtschaftsdienst", Heft 8, vom 26. 2. 1932.

Geiß, H.: Verlängerung der Schiffahrtskrise durch technische Fortschritte, Hansa 1931, Nr. 8.

Giese, Kurt: Das Seefrachttarifwesen, 1925.

Greve, W.: Seeschiffahrtssubventionen der Gegenwart, Hamburg 1903.

Grunzel, Josef: System der Verkehrspolitik, Leipzig 1908.

Guckenmusz, Franz: Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien, Hamburg 1914.

Harms, Bernhard: Deutschlands Anteil am Welthandel und Weltschiffahrt, Stuttgart 1916.

Hasenack, W.: Unternehmertum und Wirtschaftslähmung, Berlin 1932.

Haslinger, Franz: Der Stand der Welthandelsflotte, in „Weltwirtsch. Archiv", 24. Bd. 1926, II., S. 342—364.

Heineken, Philipp: Die Seeschiffahrt, (Handbuch der Politik Bd. IV., S. 356—362, Berlin und Leipzig 1921).

Helander, Sven: Der Tonnageüberfluß in der Weltschiffahrt. (Weltwirtsch. Archiv, 24. Bd. 1926, II., Jena).

— Die Qualität der Welttonnage, (Schiffahrtsjahrbuch 1928).

— Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928.

— Die internationale Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen, (Hamburger Fremdenblatt vom 23. 8. 1930).

Helander und Haslinger: Artikel „Seeschiffahrt", in Handwört. d. Staatsw., 4. Aufl., Bd. 7, Jena 1926, S. 303—423.

Hennig, Richard: Die Experimente mit verstaatlichten Schiffahrtsbetrieben, (in „Archiv für Politik und Geschichte", 4. Bd. 1925, Berlin. S. 515—520).

Hirst, Francis, W.: Safeguarding and Protection in Great Britain and the United States. London 1927.

Hochdörffer, Karl: Die staatlichen Subventionen der Nachkriegszeit in Deutschland, Diss. Köln 1930.

Holzer, Erich: Die Wettbewerbslage der deutschen und amerikanischen Schiffahrt auf dem Nordatlantik unter besonderer Berücksichtigung der amerikanischen Subventionen, Jena 1931.

Hölzermann: Vergleich von Auflegung und Abwrackung, (Berliner Börsenzeitung vom 12. 12. 1930).

Hooykaas, J. C.: Schiffahrtstechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltschiffahrt, Rostock 1930.

Howaldt, G.: Die Krise im deutschen Seeschiffbau, (Schiffahrtsjahrbuch 1926, S. 575).

Huldermann, B.: Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten in ihrer Bedeutung für die Seeschiffahrt, Berlin 1909.

Institut für Konjunkturforschung: Vierteljahrshefte, H. 3, 1932, Teil A.

Jones, Grosvenor, M.: Government Aid to Merchant Shipping. Washington 1925.

Kägbein, A.: „Die Hamburg-Amerika-Linie", ihre Vorkriegsentwicklung und Wiederaufbau, Hamburg 1924.

— Schiffahrt und Schiffbau, Handbuch 1914.

Krohne, Rudolf: Der Zusammenbruch und der Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt, (in „Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft", Bd. 2, S. 218—249, Berlin 1928 (Harms).

Leubuscher, Charlotte: Liberalismus und Protektionismus in der englischen Wirtschaftspolitik seit dem Kriege, Jena 1927.

Lloyd Jahrbuch: Jahrgang 1920—1925.

Magnus-Levy, H.: Weltschiffahrt und Subventionspolitik, (in „Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik", 123. Bd. 1925, S. 565—571).

Mann, Fritz: Artikel „Ueberwälzung der Steuer" im Handwört. d. Staatswiss. 4. Aufl. Bd. 8. Jena 1928.

Maxwell, Lloyd, M.: Discriminating duties in the American merchant marine, New York 1926.

Meeker, Royal: History of shipping subsidies, New York 1905.

Mendelsohn, Curt: Staatssubventionen, Wirtschaft und Krise, in „Die Zukunft der Arbeit“, 5 Bd. H. I. Jena 1927.

- Kapitalistisches Wirtschaftschaos oder sozialistische Planwirtschaft, Berlin 1932.

Miksch, S.: Subventionen in der Industrie, (in „Die Wirtschaftskurve d. Frankf. Ztg., Heft 3, 1930).

Mohr, Hans: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, Hamburg 1923.

Murken, Erich: Die großen transatlantischen Linienreedereiverbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges, Jena 1922.

Neumark, F.: Verkehrssubventionen, (in „Die Wirtschaftskurve d. Frankf. Ztg. 1930. S. 278).

National Merchant Marine Conference: Relation of Merchant Marine to American Foreign Trade and National Defence, Washington 1925.

Palyi, Melchior: Subventionen, (in „Die Wirtschaftskurve d. Frankf. Ztg. Heft 2, 1930).

Pantlen, Hermann: Probleme des Wiederaufbaus der deutschen Seeschiffahrt, Diss. Berlin 1924, (Manuskript).

— Der Wiedereintritt Deutschlands in die Seeschiffahrt, Berlin-Leipzig 1927.

Pauls, H. C.: Die Konzentration in der deutschen Linienschiffahrt, (in „Die Wirtschaftskurve d. Frankfurter Ztg. Heft 1. 1927).

Priester, Hans: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926.

- Hinter den Kulissen der Werftsubventionen, (Berliner Tageblatt vom 7. 11. 1930).

Pistorius, F.: Die Vulkan-Werke A.G. (in „Marine-Rundschau“ 35, 7. S. 312 bis 322, Juli 1930).

Roedern, v.: Der Wiederaufbau der deutschen Schiffahrt, in „Hansa“ Nr. 39, vom 29. 9. 1928, Hamburg.

Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 1. und 2. Berlin 1920.

Saugstad, J. E.: Shipping and Shipbuilding Susidies, Washington 1932.

Salinger, H. D.: Schiffahrtssubventionspolitik, eine Gefahr für Schiffahrt und Außenhandel. (Industrie- und Handelszeitung vom 12. 4. 1928.)

Schiedewitz, E. W.: Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau in den Nachkriegsjahren 1919 bis 1930. Hamburg 1931.

Schultz-Kiesow, P.: Das Gemeinschaftsabkommen Hapag-Lloyd. (Wirtschaftsdienst Heft 13, vom 28. 3. 1930.)

— Die Schiffahrtskrise und die veraltete Tonnage (Wirtschaftsdienst H. 4 vom 23. 1. 1931).

Schück, W.: Subventionen, (in „Die Bank“ H. 32, v. 9. 8. 1930).

Schurig, B.: Die deutsche Seeschiffahrt, (in „Wirtschaftsjahrbuch für Industrie und Handel, Jahrgang 1928/29, I. Bd. Leipzig).

Siegert, Friedrich: Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen, Berlin 1930.

Société des Nations: Constructions Navales, (Conférence économique internationale, C.E.I. 8), Genf 1927.

Steinert, Hermann: Die Entwicklung des Weltschiffbaus während des Krieges, (Weltwirtschaftl. Archiv, 11. Bd., S. 264 296*. Jena 1917, III).

Stapelfeld, Fried.: Der Seefrachtenmarkt, Berlin 1931.

Stubmann, Peter: Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltschiffahrt, Berlin 1921.

Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reichs 1932.

Strauß, Walter: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, Diss. Berlin 1931.

Schiffahrtsjahrbuch: Jahrgang 1920—1929. Hamburg.

Schulz, Reinhold: Die Weltwirtschaftskrise und die Subventionspolitik des Auslandes, (Wirtschaftl. Nachrichten für Rhein und Ruhr, vom 2. 6. und 9. 6. 1927).

Tesch, Max: Die Schiffahrtssubsidienpolitik der Vereinigten Staaten seit dem Weltkrieg. Diss. Marburg 1924.

Twardowski, Fritz: Das amerikanische Schiffahrtsproblem, in „Sozialwiss. Forschungen", IV. 1. Berlin 1922.

Vries, Max de: Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt, Berlin 1930.

Wätjen, Hermann: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt nach dem Weltkriege, Leipzig 1926.

Viner, Jacob: Dumping, a problem in international trade, New York 1923.

Zachau-Mengers, G.: Subventionen als Mittel moderner Wirtschaftspolitik, Berlin 1930.

II. Geschäftsberichte:

Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg.

Norddeutscher Lloyd, Bremen.

III. Zeitschriften:

Die Bank, Berlin.

Deutscher Oekonomist, Berlin.

Der Deutsche Volkswirt, Berlin.

Hansa, Deutsche Schiffahrtszeitschrift, Hamburg.

Magazin der Wirtschaft, Berlin.

Wirtschaftsdienst, Hamburg.

Wirtschaft und Statistik, Berlin.

Werft, Reederei, Hafen, Hamburg.

IV. Tageszeitungen:

Berliner Börsenzeitung,

Berliner Tageblatt,

Deutsche Bergwerkszeitung,

Frankfurter Zeitung,

Hamburger Fremdenblatt,

Industrie- und Handelszeitung,

Kölnische Zeitung.

Vorwort.

Im ersten Teil der Arbeit soll der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte dargestellt und zugleich untersucht werden, in wieweit die staatlichen Stützungsaktionen als eigentliche Subventionen anzusprechen sind oder nur Entschädigungen aus Kriegsverlusten darstellen. Es ist natürlich nicht möglich, zu genauen Resultaten zu kommen, sondern es können nur Hinweise gegeben werden. Um die Geringfügigkeit der Subventionierung von Schiffahrt und Schiffbau in Deutschland richtig zu erkennen und einen Begriff von dem Ausmaß des in der Welt herrschenden Subventionssystems zu bekommen, wird in einem Anhang die staatliche Unterstützung von Schiffahrt und Schiffbau in den wichtigsten Schiffahrtsländern in kurzen Zügen dargestellt.

Nach der Darstellung der tatsächlichen Subventionierung sollen im zweiten Teil die Gründe, die zugunsten der Schiffahrtssubventionen angeführt zu werden pflegen, kritisch untersucht und ihnen die Argumente, die bei Betrachtung der gegenwärtigen Schiffahrtslage und der Auswirkungen der Subventionen gegen die staatlichen Unterstützungen sprechen, gegenübergestellt werden. Um nur zu annähernd sicheren Ergebnissen zu kommen, genügt es nicht, die besondere Lage von Schiffahrt und Schiffbau eines einzelnen Landes, z. B. diejenige Deutschlands isoliert zu betrachten, sondern es muß, da wir es hier mit einem ausgeprägt internationalen Gewerbe zu tun haben, die gesamte Weltschiffahrt und Weltschiffbauindustrie in den Kreis der Betrachtung gezogen werden. Da dem ausgedehnten Subventionswesen der Nachkriegszeit auf Grund unserer Betrachtungen die größte Schuld für die speziell in der Schiffahrt mit besonderer Schärfe auftretenden Krise zugeschrieben werden muß, ist eine kritische Untersuchung der verschiedenen Argumente für die Beurteilung der immer wieder in irgend einer Form auftauchenden Subventionswünsche von aktueller Bedeutung.

Nachdem bei der Darstellung der Überkapazität in Schiffahrt und Schiffbau die Krise in ihrer ganzen Schwere aufgezeigt wurde, sollen in einem 3. Teil die verschiedenen Versuche, die zur Beseitigung dieser Krise gemacht worden sind, einer grundsätzlichen Betrachtung unterzogen werden. Als Ergebnis dieser Untersuchung werden wir erkennen, daß nur bei Regelung des Subventionsproblems eine endgültige Sanierung der Schiffahrt erfolgen kann. Die diesbezüglichen Pläne zur internationalen Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen sollen am Schluß der Arbeit dargestellt und auf die Möglichkeit ihrer Verwirklichung hin untersucht werden.

Einleitung.

Allgemeine Charakterisierung der Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

a) Wesen und Ziel.

Den Tatbestand der Subventionen haben wir dann, wenn ein Teil der dem Staate oder einer sonstigen öffentlichen Körperschaft auf dem Steuerwege zugeflossenen Gelder an einzelne Wirtschaftsindividuen oder Wirtschaftsgruppen zurückgegeben wird und zwar unter Zugrundelegung eines andern Prinzips. Die Aufbringung der Steuern geschieht unter dem Gesichtspunkt der Allgemeinheit und Gleichheit, Subventionen dagegen führen im Hinblick auf die Konkurrenz zu einer Bevorzugung und Besserstellung einzelner Wirtschaftssubjekte oder Wirtschaftsgruppen gegenüber den nichtsubventionierten Wirtschaftsgliedern.[1])

Die Subventionierung der Schiffahrt ist eines der beiden Hauptgebiete der staatlichen Schiffahrtspolitik. Man unterscheidet nämlich:

1. Schiffahrtsschutz = passive Maßnahmen des Staates, Gebote und Verbote, also ohne Zahlungen zu leisten (protektionistische Schiffahrtspolitik).

2. Schiffahrtshilfe = Inbegriff der aktiven, direkt beeinflussenden Maßnahmen des Staates (subventionierende Schiffahrtspolitik).[2]) Diese Gliederung entspricht der Unterscheidung von regelnder und leistender Schiffahrtspolitik. Das zweite Gebiet ist heute das ungleich wichtigere. In der Praxis wird diese Zweiteilung meist nicht eingehalten, d. h. die Maßnahmen der protektionistischen Schiffahrtspolitik werden oft als indirekte oder mittelbare Subventionen bezeichnet. So fallen nach Siegert unter den Begriff der Seeschiffahrtssubventionen „alle Leistungen, die der Staat[3]) unmittelbar und mittelbar in irgend einer Form der Seeschiffahrt zuwendet, um sie zu erhalten und zu fördern, oder um gewisse andere wirtschaftspolitische Ziele zu erreichen".[4])

Diese letzteren können darauf gerichtet sein, die bisherigen weltwirtschaftlichen Beziehungen zu verdichten oder neue anzuknüpfen, eine gewisse Unabhängigkeit von Seeverkehrsdiensten fremder Flaggen oder eine Vergrößerung des Anteils an der Weltschiffahrt zu erlangen usw. Neben diesen Zielen

---

[1]) Vgl. Ausführungen bei K. Hochdörffer: Die staatlichen Subventionen der Nachkriegszeit in Deutschland, Berlin 1930, S. 1 ff.

[2]) Josef Grunzel: System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908, S. 214, ebenso Helander und Haslinger: Handwört. d. Staatswiss. Artikel „Seeschiffahrt" 4. Aufl. Bd. 7, Jena 1926, S. 355.

[3]) Hinzuzufügen ist: .... oder eine sonstige öffentliche Körperschaft.

[4]) Fr. Siegert: Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen. Berlin 1930, S. 4.

spielen heute solche staatspolitischer Natur eine große Rolle, bei denen es sich hauptsächlich um machtpolitische, spezifisch militär-strategische Gesichtspunkte handelt. In der neuesten Zeit haben neben den staats- und wirtschaftspolitischen Zielen in besonders starkem Maße sozialpolitische Erwägungen zur Vergebung von Schiffahrts- und Schiffbausubventionen geführt. Da bei den verschiedenen Zielen meist Überschneidungen vorkommen, ist es sehr schwierig, ja oft unmöglich, den jeweiligen ungefähren Anteil im einzelnen Fall festzustellen. Diese Schwierigkeit wird noch dadurch erhöht, daß die meisten Staaten ihre wirklichen Absichten zu verheimlichen suchen und die tatsächlichen Wirkungen ihren Absichten oft nicht ganz entsprechen. In bezug auf das Ziel und die Zeitdauer der staatlichen Unterstützungen können diese in Erziehungs- und Erhaltungssubventionen eingeteilt werden, analog der Schutzzolltheorie, mit deren Problematik sie viel Gemeinsames haben, „denn im Grunde genommen sind alle Arten von Schutzzöllen Subventionen".[5])

b) Hauptformen der Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

Die Subventionen haben in der Seeschiffahrt vielgestaltigere Formen angenommen, als es in den andern Wirtschaftszweigen der Fall ist. Bei der Schiffahrtshilfe oder subventionierenden Schiffahrtspolitik kann man eine direkte und indirekte Art unterscheiden. Die erstere liegt vor, wenn der Staat Zahlungen leistet, die zweite Form, wenn er von Zahlungen befreit. Die beiden Grundformen der direkten Schiffahrtshilfe sind nach Helander und Haslinger Subvention und Prämie. „Subvention ist eine staatliche Zuwendung an eine bestimmte Schiffahrtsunternehmung, die für eine in einem Vertrag festgelegte Gegenleistung des Reeders gewährt wird; Prämien hingegen sind nicht vertraglich, sondern gesetzlich festgelegte Zuwendungen an alle diejenigen Reedereien, für die die gesetzlich normierten Voraussetzungen zutreffen. Bei der Subvention ist eine Äquivalenzleistung eines bestimmten Vertragskontrahenten normiert, bei der Prämie fehlt die spezielle Gegenleistung." [6]) [7])

Der Gruppierung in direkte und indirekte Subventionen entspricht ungefähr die in der Schiffahrtsliteratur häufig anzutreffende Einteilung in unmittelbare und mittelbare Subventionen. Innerhalb der unmittelbaren Subventionen sind die Betriebs- und Bausubventionen zu unterscheiden. Die Betriebssubventionen werden regelmäßig, entweder à fonds perdu oder als Darlehen zu ermäßigtem Zinssatz gegeben. Mit der Gewährung von Subventionen werden die Empfänger oft verpflichtet, Schiffe mit bestimmter Häufigkeit fahren zu lassen. Die staatlichen Leistungen für Postbeförderung haben dann keinen Subventionscharakter, wenn die gezahlten Beträge den Kosten der Besorgung des Postverkehrs entsprechen. In diese Vergütung lassen sich aber leicht Überzahlungen einflechten und in dieser Form haben auch die versteckten Postsubventionen aus kolonialpolitischen, imperialistischen und ähnlichen Bestrebungen

---

[5]) G. Cassel (zitiert bei Siegert: a. a. O. S. 17).

[6]) Helander und Haslinger: a. a. O. S. 356.

[7]) Diese Unterscheidung in Subvention und Prämie wird in der Praxis meist nicht eingehalten, man spricht üblicherweise schlechtweg von Subventionen, was auch in folgenden Ausführungen gemacht werden soll. Oberbegriff ist also das Wort „Subvention".

große Verbreitung gefunden.[8]) Die andere Form der unmittelbaren Subventionen sind die Bausubventionen bei Neubau, Umbau oder Abwrackung.

Die zweite Hauptgruppe der Subventionen bilden die mittelbaren oder indirekten Subventionen. Als Beispiele sind zu nennen: Begünstigung der eigenen Flagge in der Küstenschiffahrt, Steuervergünstigungen, Berechnung von billigeren Kanal- und Hafengebühren oder Gewährung von Vorzugsraten bei der Eisenbahn nach den Seehäfen.[9])

Etwas anderen Gesichtspunkten entspringt die Unterscheidung im Effektiv- und Eventualsubventionen.[10]) Bei den ersteren steht der Subventionscharakter von vornherein fest,[11]) während dies bei den letzteren, die in Gestalt der Kreditsubventionen und staatlichen Garantien auftreten, nicht der Fall ist, denn der eigentliche Subventionsbetrag ist nicht der Kredit- oder Garantiebetrag als solcher, sondern nur der etwaige Zinsausfall nebst den etwa notleidend gewordenen Kreditbeträgen und die etwa in Anspruch genommene Garantie.[12]) Die ursprünglich häufige Form der Effektivsubventionen wurde in der Wirtschaftspolitik der Nachkriegszeit von den Eventualsubventionen an Bedeutung und Verbreitung übertroffen.

Die stärkste Form der staatlichen Schiffahrtspolitik ist die Staatsschiffahrt, bei der, wie schon der Name sagt, der Staat die Funktion des Reeders übernimmt. Die Beziehungen zwischen Staat und Schiffahrt waren infolge des Krieges so eng geworden, daß sich viele Staaten am Kriegsende im Besitz einer staatlichen Handelsflotte sahen.[13]) Diese staatlichen Handelsflotten, die größtenteils unrentabel arbeiteten, wurden fast alle im Laufe der Jahre wieder aufgelöst und unter großen Verlusten in private Hände übergeleitet.[14])

Bei den Formen der Subventionen, die vom Staate an den Schiffbau geleistet werden, sind zunächst die Zuschußzahlungen und Darlehensgewährungen zu billigem Zinssatz hervorzuheben, denen die Aufgabe gestellt ist, vermittels einer Kostensenkung die Neubautätigkeit anzuregen und zu steigern. Diesen Subventionen sind noch die Zollermäßigungen und Zollrückvergütungen für

---

[8]) Vgl. Postsubventionen in Frankreich, England, U.S.A. usw. Es ist besonders hervorzuheben, daß in Deutschland diese Subventionsform nach dem Weltkrieg nicht mehr in Anwendung kam.

[9]) Diese Maßnahmen wären nach der Einteilung S. 1 meist wohl als protektionistische Schiffahrtspolitik anzusprechen.

[10]) Terminologie nach G. Zachau-Mengers: Subventionen als Mittel moderner Wirtschaftspolitik, Berlin 1930 S. 7.

[11]) Die Effektivsubventionen zerfallen in die schon oben näher gekennzeichneten unmittelbaren und mittelbaren Subventionen.

[12]) Die Möglichkeit wird in diesem Falle zur Wirklichkeit, d. h. die Eventualsubvention verdichtet sich zur (mittelbaren) Effektivsubvention; genau genommen könnte man auch bei Nicht-Eintritt eines Ausfalls insofern von einer mittelbaren Subvention sprechen, als erst durch Garantieübernahme des Staates privater Kredit zu bekommen ist.

[13]) Vgl. Hennig, R.: Die Experimente mit verstaatlichten Schiffahrtsbetrieben (in „Archiv für Politik und Geschichte", 4. Bd. 1925, S. 1515–20).

[14]) Vgl. Auflösung der amerikanischen, französischen und australischen Staatsflotte.

Schiffsbaumaterialien, sowie Bürgschaftsleistungen des Staates für Werftunternehmungen hinzuzuzählen. Die Subventionen, die den Reedern gewährt werden, kommen auch oft infolge gewisser Ablenkungsvorgänge zum Teil dem Schiffbau zugute und umgekehrt.[15])

2. Protektionistische Wandlung nach dem Kriege.

a) Veränderte Stellung von Staat und Wirtschaft.

In der wirtschaftlichen Entwicklung der Nachkriegszeit wurde der schon immer vorhandene nationalwirtschaftliche Gedanke durch die, infolge der Absperrungspolitik während des Krieges hervorgerufenen Autarkiebestrebungen, noch verstärkt. Infolge dieser nationalwirtschaftlichen Aspekte kam man nach Palyi in fast allen Ländern „zu einer Art Rückkehr zur Ideologie und wirtschaftlichen Technik des 17. Jahrhunderts.“ [16]) Eulenburg spricht von dem „Aufkommen einer verschärften nationalistischen Tendenz“.[17]) Das merkantilistische Subventionssystem lebte wieder auf und fand nicht nur in Ländern im industriellen Anfangsstadium oder in den, ihre Produktionskräfte erst organisierenden, neu geschaffenen staatlichen Territorien Aufnahme, sondern in ebenso großem Maße in den hoch entwickelten Industrieländern. Der Staat ist wieder Förderer und Unterstützer ganzer Industriezweige oder einzelner Unternehmungen geworden, die aus Staatsmitteln in offener oder versteckter Form Prämien, Kredite und sonstige Vergünstigungen erhalten.

Zugunsten der Subventionen muß hier bemerkt werden, daß die Nachkriegsverhältnisse die liberalen Forderungen (vollkommene Trennung von Staat und Wirtschaft, Leitung der Wirtschaft lediglich durch die freien ökonomischen Kräfte) illusorisch machten. Die Beziehungen von Staat und Wirtschaft haben sich infolge der Kriegswirtschaft sehr verstärkt. In den heutigen Zeiten anormaler Wirtschaftsverhältnisse sehen sich die Staaten im Interesse der Gesamtwirtschaft veranlaßt, einzelnen Erwerbszweigen Hilfeleistungen zukommen zu lassen. Man fürchtet, daß ein passives Zusehen nicht nur zu rein privatwirtschaftlichen Verlusten, sondern auch zu volkswirtschaftlichen Schäden in großem Umfang führen würde.

b) Stellung von Staat und Schiffahrt nach dem Kriege.

Obwohl die Schiffahrt international und völkerverbindend ist, so war doch nach Grunzel „das Ziel der Schiffahrtspolitik niemals ein weltwirtschaftliches, sondern immer ein nationalwirtschaftliches“.[18]) Viele Länder haben deshalb schon vor dem Kriege, oft schon seit den Zeiten des Merkantilismus, ihrer Schiffahrt (weniger den Werften) Unterstützungen in irgend einer Form zu-

---

[15]) Vgl. Ausführungen S. 60/63.

[16]) Melchior Palyi: Subventionen, (in „Wirtschaftskurve der Frankfurter Zeitung“, Heft 2, 1930, S. 151).

[17]) Franz Eulenburg: Außenhandel und Außenhandelspolitik, Tübingen 1929, S. 224.

[18]) J. Grunzel: a. a. O. S. 213.

kommen lassen, da es immer der Wunsch eines jeden Landes gewesen ist, eine große Flotte zu besitzen.[19] [20])

Die meisten Staaten, die zur Sicherstellung der notwendigen Transportmittel im Weltkrieg eine umfassende Kontrolle über ihre Schiffahrt ausübten und diese so in den Mittelpunkt staatlicher Politik treten ließen, setzten fast alle auch in den Nachkriegsjahren diese ausgesprochen aktive Schiffahrtspolitik fort. Wie vor dem Kriege die Kriegsmarine für viele Staaten über die reine Notwendigkeitsfrage hinaus zu einem Prestigeproblem geworden war, so fordern jetzt viele Länder, ohne Rücksicht auf die privatwirtschaftliche Notwendigkeit, aus Gründen des nationalen Stolzes, die Schaffung einer möglichst mächtigen Handelsflotte. „Nicht nur Staaten, die bereits vor dem Kriege ausgesprochen oder zum mindesten zu einer gewissen protektionistischen Tendenz in ihrer Wirtschaftspolitik neigten, sondern auch Staaten liberaler Wirtschaftspolitik griffen zu protektionistischen Prinzipien".[21]) Die Subventionsbestrebungen beruhten oft nicht auf den Wünschen der Reeder, sondern sie wurden verschiedentlich von außen an die Schiffahrt aus nationalegoistischem Ergeiz der Regierung herangetragen. Soweit nicht die Ueberlegungen wirtschaftlicher Natur für eine staatliche Förderung der Schiffahrt herangezogen werden (Befreiung von der Transportabhängigkeit vom Ausland, Stärkung der Zahlungsbilanz usw.) spielen rein politische, ja noch mehr rüstungspolitische Momente eine Rolle.

Die internationalen Abkommen zur Begrenzung der Kriegsmarine tragen dazu bei, daß die Staaten in höherem Grade als in früheren Zeiten ihre Aufmerksamkeit der „Hilfs- oder Reservekriegsmarine", als welche die Handelsflotte angesprochen werden kann, zuwenden. Es ist da nicht nur an ein aktives Eingreifen der Handelsflotte zu denken, sondern auch an die Aufrechterhaltung der nötigen Verbindungen in Kriegszeiten.[22])

In der Schiffahrtsgesetzgebung der U. S. A. sind diese militärischen Erwägungen ausdrücklich festgelegt. Die Begründung des Gesetzes vom 7. September 1916, wodurch der Shipping Board ins Leben gerufen wurde, beginnt mit den Worten: „An Act to establish a U. S. A. Shipping Board, developping and creating a naval auxiliary and naval reserve and a merchant marine."[23]) Gegenwärtig drückt man sich etwas vorsichtiger aus, aber immer noch deutlich genug, wie sich aus dem Wortlaut der Begründung der

---

[19]) Vgl. W. Greve: Seeschiffahrtssubventionen der Gegenwart, Berlin 1903, Royal Meeker: History of shipping subsidies. Nev York 1905, Dunmore: Ship Susidies, New York 1907, B. Huldermann: Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Seeschiffahrt, Berlin 1909.

[20]) In Deutschland erhielt die Seeschiffahrt vor dem Kriege außer gewissen nicht beträchtlichen indirekten Subv., Postdampfersubv. von zuletzt 7,5 Mill. RM. (F. Neumark: Verkehrssubventionen, in „Wirtschaftskurve" 1930, S. 278).

[21]) E. W. Schiedewitz: Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau in den Nachkriegsjahren 1919/1930, Hamburg 1931, S. 8.

[22]) Gerade der hinter uns liegende Weltkrieg hat die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der überseeischen Verbindungen im Hinblick auf die Lebensmittel- und Kriegsmaterialzufuhren, sowie auf die Truppentransporte mit besonderer Deutlichkeit erwiesen.

[23]) M. d Vries: Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt, Berlin 1930. S. 17.

„Merchant Marine Act" 1928 ergibt: „An Act to further develop an American Merchant Marine, to assure its permanence in the transportation of the foreign trade of the U. S. and for further purposes." [23]) Der Charakter der Handelsflotte als Reservekriegsmarine wird auch von Taussig hervorgehoben: „. . . . a merchant marine as a means of supplementting a fighting navy" [24]) Delmonte spricht von einer „Hilfskreuzer-Ideologie, die die Weltschiffahrt beherrscht." [25])

„Schiffahrt und Schiffbau wurden aus diesen Gründen zum Exponenten der nationalen Wirtschaft, zu Objekten, in denen das nationale Prestige engagiert war. Mit dieser Loslösung der Schiffahrtsfrage aus dem Rahmen der nüchternen Wirtschaftlichkeit und ihre Einfügung in das schillernde Bukett der repräsentativen Staatsverpflichtungen wurden die Brücken zerstört, die eine allmähliche geordnete Rückführung der Ausnahmeerscheinungen einer außergewöhnlichen Zeit in die bewährten Bahnen reiner Wirtschaftlichkeit ermöglicht hätten. So wurde die Weltwirtschaft zu etwas anderem, zu einem Sondergebilde, das sein Eigenleben als Gegenstand der Wirtschaft eingebüßt hat." [26]) Die in fast allen Staaten auftretenden Haushaltsschwierigkeiten haben jedoch ab 1931 dazu geführt, daß sogar die klassischen Subventionsländer etwas von dem unheilvollen Subventionswesen abgekommen sind (vgl. Ausführungen S. 51—52).

---

[23]) M. d. Vries: Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt, Berlin 1930, S. 17.

[24]) W. Taussig: Principles of economics, Vol. 1, New York 1921, S. 532, (zitiert nach Siegert: a. a. O.).

[25]) Vossische Zeitung vom 3. 12. 1932.

[26]) Wirtschaftsdienst, vom 4. 4. 1930. S. 575.

1. Teil.

Entwicklung der deutschen Werften und Schiffahrt nach dem Kriege unter dem Einfluß der Staatshilfe.

I. Zeit von 1919—1927:

Wiederaufbau und Stützung durch Subventionsaktionen.

Obwohl der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte strenggenommen nicht in den Rahmen dieser Abhandlung gehört, da es sich nicht um eine Subventionsmaßnahme der deutschen Regierung handelte, sondern um die Erfüllung einer im Versailler Vertrag übernommenen Verpflichtung zum Ersatz der Kriegsschäden, so soll doch des Zusammenhangs wegen darauf kurz eingegangen werden. Durch das Maß der Entschädigung erhalten die späteren Subventionsaktionen z. T. einen ganz andern Charakter, als es bei oberflächlicher Betrachtung der Fall ist.

1. Reedereiabfindungsvertrag von 1919.

In Erfüllung des Friedensvertrags von Versailles mußten alle deutschen Schiffe über 1 600 B. R. T., ferner die Hälfte der Schiffe zwischen 1 000—1 600 Tonnen an die Siegerstaaten abgeliefert werden, d. h. es blieb von der ganzen deutschen Flotte, die vor dem Kriege 5,4 Mill. B. R. T. betrug, für den Ueberseeverkehr nur ungefähr 100 000 Tonnen übrig, die aus kleinen und minderwertigen Schiffen bestanden. Die sich hieraus ergebenden Verluste der Schiffahrtsgesellschaften waren auf 1 316 Schiffe mit 4,788 Mill. T. zu beziffern, deren Vorkriegswert auf zirka 1,8 Milliarden RM. berechnet worden ist.[27])

Als das Reich im Enteignungsgesetz vom 31. August 1919 die Ablieferung der Schiffe verfügte, sah es im gleichen Gesetz eine angemessene Entschädigung der betroffenen Reeder vor.[28])

Wenn trotz dem, schon im Jahre 1919 einsetzenden Abflauen der Hochkonjunktur in der Seeschiffahrt und dem bald zutage tretenden krisenhaften Überangebot an Welttonnage, der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte so

[27]) H. Pantlen: Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin-Leipzig 1927, S. 5.

[28]) Auf das Beihilfegesetz vom Nov. 1917 u. das Ueberteuerungsabkommen von 1918 soll nicht näher eingegangen werden; vgl. dafür H. Pantlen: Probleme des Wiederaufbaus der deutschen Seeschiffahrt. Diss. 1924, S. 6, ff.

energisch betrieben wurde, so dürfen nach Pantlen für das Reich und die Privatwirtschaft folgende Gründe maßgebend gewesen sein:

„1. Durch den im Versailler Vertrag festgelegten Verlust der lothringischen Erzgebiete, des größten Teils der oberschlesischen Kohlen- und Zinkgebiete und den wichtigsten agrarischen Überschußprovinzen im Osten, war Deutschland in eine vermehrte Abhängigkeit von ausländischen Rohstoffen geraten. Ein fremdes Transportmonopol zwischen Rohstoff und Verfeinerung mußte Gefahren für die Unabhängigkeit der deutschen Verfeinerungsindustrien mit sich bringen.

2. Deutschland hat durch den Verlust seiner ausländischen Kapitalanlagen und seiner Handelsflotte [29]) die beiden wichtigsten Posten zur Aktivierung seiner Zahlungsbilanz verloren. Die großen Reparationsforderungen könnten aber nur durch eine entsprechende Exportsteigerung geleistet werden. Dies läßt sich aber ohne eigenen Schiffsraum schwer durchführen; ein weiterer Tribut an das Ausland in Gestalt von Seefrachten mußte nach Möglichkeit vermieden werden.

3. Der seemännischen Bevölkerung von rund 80 000 Mann sollte eine Betätigung im alten Beruf erhalten bleiben, da ein Abwandern in andere Berufe nicht gut möglich ist.

4. Durch den Wegfall der Bestellungen von Kriegsschiffen bekamen die Aufträge der Handelsschiffahrt erhöhte Bedeutung.“ [30])

Gegen Zahlung der Entschädigungssummen wurden die Reeder verpflichtet, innerhalb 10 Jahren mindestens 2,5 Mill. Tonnen zu bauen. Durch die Tätigkeit der zu diesem Zweck vom Reich gegründeten Schiffsbau-Treuhandbank sind nach Hochdörffer insgesamt 1,72 Mill. Tonnen gebaut worden.[31]) Im ganzen sind nach Priester [32]) für den Wiederaufbau auf Grund der Beihilfegesetze, des Reedereiabfindungsvertrags und der Ergänzungsabfindung umgerechnet 700 Mill. Goldmark ausgegeben worden.[33])

Wir sehen also, daß die entgültige Abfindung der Reeder hinter dem mit 1,8 Milliarden Goldmark veranschlagten Vorkriegswert der abgelieferten Flotte um 60 Prozent zurückgeblieben ist. Die Entschädigung der Binnenschiffahrt soll nach der Berechnung des Reichsfinanzministeriums 75 Prozent der erlittenen Verluste betragen haben, während die Organisation der Binnenschiffahrt nur 55 Prozent errechnet hat. Genaue Zahlen hierüber sind nicht zu erhalten, doch ist sicher, daß die Binnenschiffahrt auch nur teilweise entschädigt worden ist. Man kann deshalb die von ausländischen Schiffahrtskreisen aufgestellte Behauptung, daß die Wiederaufbauhilfe eine außerordentlich umfangreiche Subventionierung der deutschen Seeschiffahrt darstelle, als vollständig unbegründet zurückweisen. Nur diejenigen Leistungen des Reiches, die einzelnen Reedern zu einer Vergrößerung ihrer Flotte über den Umfang der abgelieferten

[29]) Vor dem Kriege betrug der Aktivsaldo der Schiffahrt in der deutschen Zahlungsbilanz ungefähr 300 Mill. RM. (Fr. Eulenburg: a. a. O. 158. S.)

[30]) Vgl. auch über die Notwendigkeit einer Handelsflotte W. Strauß: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, 1931. s. 3 ff.

[31]) K. Hochdörffer: a. a. O. S. 69.

[32]) H. Priester: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, S. 71.

[33]) Vgl. H. Budzislawski: Staatshilfe für die Schiffahrt, (in „Magazin der Wirtschaft“ 1925, S. 250). Dieser errechnet nur 650 Mill. Goldmark Entschädigung.

Schiffe hinaus verhalfen, müssen als Subventionen bezeichnet werden. Dies ist sicher nur vereinzelt vorgekommen. Zahlen über diese eventuell erteilten Schiffahrtssubventionen sind nicht bekannt geworden.

2. Seeschiffserneuerungsfonds von 1925.

Durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte herrschte im Jahre 1921 bei den deutschen Werften Hochkonjunktur, was aus der Werftarbeiterziffer deutlich zu ersehen ist: die Belegschaft betrug damals 110 000 Mann, während sie sich 1914 nur auf 75 000 belief, wovon noch die Hälfte im Kriegsschiffbau beschäftigt war.[34]) Mit dem Jahr 1923 war der Aufbau auf Grund des Abfindungsvertrages im wesentlichen beendet. Die Handelsflotte hatte einen Bestand von 2,6 Mill. Tonnen wieder erreicht.[35]) Diese Tatsache, daß innerhalb 2 Jahre [36]) 2,5 Mill. Tonnen auf deutschen Werften gebaut wurden, hätte das Reich unbedingt auf das überstürzte Bautempo hinweisen müssen. Qualitativ war die Neubautonnage mit derjenigen der Vorkriegszeit nicht zu vergleichen, da die Bauten unter sehr ungünstigen Material- und Arbeiterverhältnissen erstellt werden mußten.

Mit Wiederherstellung der normalen Verhältnisse durch Beendigung der Inflation und dem Wiederanschluß der deutschen Wirtschaft an die Weltwirtschaft griffen dann schon Anfang 1924 die Einwirkungen der internationalen Schiffahrtskrise auch auf die deutsche Seeschiffahrt über. Durch die geringe Kapitalkraft der Reedereien und Schiffswerften kam der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte bald zum Erliegen und der Periode stärksten Aufschwungs folgte ein plötzlicher Stillstand. Die Situation der Werften, die im Kriege und nach dem Kriege eine starke Übersetzung erfahren hatten, wurde immer kritischer. Sie waren vor die Alternative gestellt, entweder auf irgend eine Weise weitere Aufträge hereinzuholen oder den größten Teil der Belegschaft zu entlassen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß damals Neubauabschlüsse bei den deutschen Werften vorgekommen sind, die 5—10 Prozent unter den Gestehungskosten lagen.

Aus dem Bestreben, diese Gefahr zu verhindern, wurde im Verlaufe des Jahres 1924 von Seiten der Wirtschaft Forderungen auf Hilfe des Reiches für die deutsche Seeschiffahrt laut. Besonders von den Werften gingen infolge der geschilderten Ursachen die Subventionsbestrebungen aus. Das Reich entschloß sich nun auch zu einer Hilfsaktion. Mit dem Ziele, den Aufbau der deutschen Seeschiffahrt zu fördern und gleichzeitig der Arbeitslosigkeit in der Werftindustrie entgegenzuwirken, wollte man den deutschen Schiffbau durch Subventionen stützen. Die immer größer werdende Zahl von Subventionsgewährungen an die Seeschiffahrt in den andern Ländern wird die Reichsregierung solchen Forderungen gegenüber gefügiger gemacht haben. Sie schloß im Januar 1925 mit dem Verband deutscher Reeder ein Abkommen, wonach sie aus dem Fonds der sogenannten „produktiven Erwerbslosenfürsorge" einen Betrag

---

[34]) H. Priester: a. a. O., S. 87.

[35]) R. Krohne: Der Zusammenbruch und der Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt, 1928. (In „Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft" Harms Bd. 2. Berlin 1928, S. 224.)

[36]) Laut Reedereiabfindungsvertrag mußte dies nur innerhalb 10 Jahren der Fall sein.

von 50 Mill RM. als Unterstützungskredit für den deutschen Schiffbau zur Verfügung stellt, zur Bewilligung von günstigen Darlehen für Schiffsneubauten auf deutschen Werften.[37]) Es durften aus diesem Seeschiffserneuerungsfonds Subventionskredite gegeben werden, die höchstens die Hälfte des Baupreises betrugen. Die sehr niedrigen Zinssätze waren:

½ Prozent während der Bauzeit,
4 Prozent während des 1. Fahrtjahres,
5 Prozent während des 2. u. 3. Fahrtjahres,
6 Prozent während des 4. u. 5. Fahrtjahres.

Die Zinssätze mußten jedoch bei einem angenommen Reichsbankdiskontsatz von 5 Prozent und mehr jeweils 1 Prozent unter diesem liegen. Nach Ablauf des 5. Betriebsjahres war das Subventionsdarlehn zur Rückzahlung fällig, konnte aber unter Zugrundelegung von neuen Bedingungen verlängert werden.

Es war den Reedern zur Bedingung gemacht, daß sie ihre Aufträge für Schiffsneubauten nur deutschen Werften zugehen ließen und außerdem beim Bau ausschließlich deutsches Material zur Verwendung kam. Den Reedern war es verboten, die mit Hilfe der Subventionen gebauten Schiffe innerhalb von 10 Jahren nach der Ablieferung ohne Genehmigung des Reichs zu verkaufen. Um auch den Ansprüchen der Kleinreeder gerecht zu werden, wurden 6 Mill. RM. der zur Verfügung stehenden Summe in einem Sonderfonds beiseite gestellt.

Die Subventionskredite sind nicht gerne in Anspruch genommen worden, da die Reeder mindestens die Hälfte der Bausumme aufzubringen hatten, wozu sie, wegen des Fehlens eigener Mittel, private Kredite zu hohen Zinssätzen aufnehmen mußten. Trotz der relativ vorteilhaften Bedingungen konnten die ungünstigen Zinsverhältnisse in Deutschland gegenüber dem Ausland nicht vollkommen ausgeglichen werden, „denn bei einem Zinsfuß für das Subventionsdarlehen von durchschnittlich 4,5 Prozent und einem Zinssatz von mindestens 8—9 Prozent für das übrige erforderliche Kapital würde sich günstigenfalls ein Zinssatz im Durchschnitt von 6 Prozent ergeben haben, wogegen es dem ausländischen Konkurrenten möglich war, Kredite zu 4 Prozent für ihre Neubauten zu erhalten.“ [38])

Nach einer Mitteilung des Reichswirtschaftsministeriums war am 1. 4. 1926 aus dem 50-Millionen-Fonds ein Betrag von 35 Millionen RM. als langfristige Darlehen an Reeder bewilligt worden. Mit Hilfe dieser Kredite waren ungefähr 240 000 Tonnen Neubauten in Auftrag gegeben worden. Die Hilfe des Reiches durch die verbilligten Kredite an die Schiffahrt konnte sich infolge der enormen Ueberkapazität in der Werftindustrie nicht als sehr wirksam erweisen. Die Unterstützungskredite brachten zwar bis Mitte 1925 eine kleine Zunahme der Schiffsbauaufträge, die aber dann rapid absanken und Ende 1926 einen Rekordtiefstand erreichten. Dies ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

---

[37]) Hansa, 1925, Nr. 6, S. 219.

[38]) K. Hochdörffer: a. a. O. S. 71.

Im Bau befindliche Tonnage[39]) (in 1000 Tonnen)

	1924	1925	1926
am 1. 1.	324	355	234
am 31. 3.	287	405	217
am 30. 6.	320	407	149
am 30. 9.	378	307	127

Dieses fast völlige Ausbleiben von Neubauaufträgen zwang die meisten Werften, einen großen Teil ihrer Belegschaft zu entlassen; eine Reihe von Schiffswerften war sogar gezwungen, ihre Betriebe ganz stillzulegen. Die Beschäftigungszahl der 26 größten Werften betrug:[40])

Im Jahre 1913 . . . 60 000 Mann Jahresdurchschnitt
Im Jahre 1922 . . . 85 300 Mann Jahresdurchschnitt
Im Jahre 1923 . . . 54 300 Mann Jahresdurchschnitt
Im Jahre 1924 . . . 47 800 Mann Jahresdurchschnitt
Im Jahre 1925 . . . 35 000 Mann Jahresdurchschnitt
Im Jahre 1926 . . . 25 600 Mann Jahresdurchschnitt.

Nach einer Schätzung des Vorsitzenden des Vereins deutscher Werften hätte die tatsächlich für den Umfang der Neubau- und Reparaturtätigkeit benötigte Belegschaft noch 20 Prozent geringer sein können.

3. Zinsrückvergütungsaktion von 1927.

Da eine Weiterführung des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte unmöglich geworden war und die Arbeitslosigkeit in der Werftindustrie immer mehr zunahm, wurden Anfang 1927 erneut Forderungen für staatliche Subventionen an die Schiffahrt laut. Dies führte im Februar 1927 zu einer neuen Hilfsaktion, die eine größere Wirksamkeit entfalten sollte, als es der Schiffsbaukreditfonds vermocht hatte. Da sich die wirtschaftliche und politische Lage Deutschlands inzwischen soweit gebessert hatte, daß die deutschen Gesellschaften, wenn auch zu ungünstigeren Zinsbedingungen, an den internationalen Kapitalmarkt herantreten konnten, entschloß sich das Reich, diese neuen Subventionen in Form der Rückvergütung eines Teils der zu zahlenden Zinsen zu bewerkstelligen. Es sollte also bei dem Bau von Schiffen den auftraggebenden Reedern eine Beihilfe aus staatlichen Mitteln in Form von Zinszuschüssen zufließen[41]). Zur Durchführung dieser Subventionen wurde den Reedern für die Dauer von sechs Jahren jährlich 3 Millionen RM. zur Verfügung gestellt (also 18 Millionen RM. für den Gesamtplan), die zu 75 Prozent vom Reich und 25 Prozent von den Ländern, in deren Gebiet die Bauten zur Ausführung kommen, zu tragen sind[42]. Der Zinszuschuß durfte nur für solche Bauten gegeben werden, die zwischen dem 16. 10. 1926 und dem 31. 7. 1927 auf deutschen Werften in Auftrag gegeben worden waren.

---

39) Hansa, 1927, S. 47 (nach Lloyds Register).

40) Schiffahrtsjahrbuch 1928, S. 364.

41) Diese Maßnahme entsprach der Subventionierung des englischen Schiffbaus vermittels der nach Beendigung des Krieges erlassenen „Trade Facilities Act".

42) M. de Vries: a. a. O., S. 28.

Für die Festsetzung der Höhe der Zuschüsse wurde eine Staffelung vorgesehen: Bei einem Auftrag von 3 Millionen RM. und darüber wurde während der Bauperiode und für das erste Jahr nach der Indienststellung eine Zinsrückvergütung von 3½ Prozent gewährt. Bei Aufträgen unter dieser Grenze stieg die Rückvergütung bis auf 4 Prozent und bei kleineren Aufträgen gegebenenfalls noch auf höhere Sätze. Die Rückvergütung sank im zweiten und den darauf folgenden Jahren jedesmal um 1 Prozent und hörte nach Ablauf des 5. Jahres ganz auf. Bei Schiffsaufträgen mit Gesamtkosten von weniger als 3 Millionen RM. darf der Zuschuß 2 Prozent, bei Aufträgen unter 1 Million RM. 1 Prozent unter dem Reichsbankdiskontsatz bleiben; bei Aufträgen unter 100 000 RM. darf die Unterstützung der Höhe des Diskontsatzes gleich sein, und bei Aufträgen unter 20 000 RM. ihn sogar um 1 Prozent überschreiten. Die kleineren Reedereien sollten also besonders bevorzugt werden.

Diese Zinszuschüsse haben zu einer günstigen Entwicklung des deutschen Schiffbaues im Verlaufe des Jahres 1927 beigetragen. Da durch den englischen Kohlenarbeiterstreik, der eine Erhöhung der Frachtsätze hervorrief, ein gewisser Bedarf an Tonnage eintrat, konnten die meisten Werften infolge größerer Bestellungen der Linienreedereien, die durch die Zinsverbilligungsaktion dazu noch bestärkt wurden, guten Auftragsbestand aufweisen. Nach einer Zusammenstellung von Lloyds Register betrug die im Bau befindliche Tonnage auf deutschen Werften: [43])

am 1. 1. 1927	211 000 Br.R.T.
am 31. 3. 1927	351 000 Br.R.T.
am 30. 6. 1927	408 000 Br.R.T.
am 30. 9. 1927	516 000 Br.R.T.

Infolge dieser großen Steigerung der Auftragsbestände war es den Werften möglich, umfangreiche Neueinstellungen vorzunehmen, so daß im Juni 1927 die Zahl der in den 26 größten deutschen Werften angestellten Arbeiter wieder auf 43 600 gegenüber 25 570 am 1. 10. 1926 gestiegen war [44]). Auf Grund der Zinsverbilligungsaktion sollen noch Hochdörffer 120 Bauaufträge an deutsche Werften gegeben worden sein, die einen Gesamtwert von ca. 140 Millionen RM. darstellen [45]).

4. Beurteilung dieser Hilfsaktionen.

Der Charakter der Werftsubventionen ist sehr umstritten. Bei dem 50-Mill.-Schiffbaudarlehen aus dem Fonds der produktiven Erwerbslosenfürsorge kreuzten sich offenbar sozialpolitische Zielsetzungen allgemeiner Art mit dem Wunsche, speziell den Werften, aber auch den Reedereien, ihre ungünstige Position etwas zu erleichtern. Aus Schiffahrtskreisen ist damals versucht worden, einen Subventionscharakter der Regierungshilfe abzulehnen und sie als eine rein sozialpolitische Maßnahme zu betrachten, die der Verminderung der außerordentlichen Arbeitslosigkeit der Werftarbeiter dienen sollte. Diese Argumentation muß als nicht gelungen bezeichnet werden. Man könnte

[43]) Hansa 1928, S. 52.

[44]) Hansa 1927, S. 1102.

[45]) Hochdörffer, K.: a. a. O. S. 73.

höchstens diese staatliche Unterstützung als restliche Entschädigungszahlung für die aus dem Ablieferungszwang für die deutsche Schiffahrt entstandenen Verluste ansehen, denn strenggenommen kann man erst dann von Subventionen sprechen, wenn diese staatlichen Beihilfen über diese Verluste hinausgehen, was keineswegs der Fall sein dürfte. Im Hinblick auf die, andern Wirtschaftszweigen gewährten, prozentual weit geringeren Entschädigungen könnte man auch in diesem Falle von „relativen Subventionen" sprechen.[46])

Wenn nach Ansicht von Schiedewitz der Seeschiffserneuerungsfonds von 1925 mit seiner Fortsetzung der Zinsverbilligungsaktion von 1927 strenggenommen keine Staatssubventionen waren, so trugen sie doch nach ihm „immerhin einen subventionsähnlichen Charakter".[47]) Von einem eventuellen Entschädigungscharakter dieser Hilfsmaßnahmen abgesehen, besteht die Tatsache, daß den Schiffahrtskreisen von Regierungsseite Gelder zugeflossen sind, die auf freiem Markt nicht so günstig zu bekommen gewesen wären, was man im üblichem Sprachgebrauch als Subvention bezeichnet. Daß diese Gelder hauptsächlich aus sozialen Gründen, nämlich zur Erhaltung der Arbeitsgelegenheit für die Werftarbeiter, gegeben worden sind, spielt bei der Feststellung des Charakters dieser Gelder keine Rolle. Auch daß diese Unterstützungen, im Verhältnis zu den Subventionen, die andere Länder ihrer Schiffahrt zuteil werden lassen, als geringfügig zu bezeichnen sind, ist noch kein Grund, sie nicht beim richtigen Namen zu nennen. Im Falle beider Hilfsaktionen des Reichs muß aber die schon an anderer Stelle betonte Tatsache berücksichtigt werden, daß die deutschen Reedereien bei evtl. Kapitalbedarf praktisch stets auf den internationalen Kapitalmarkt angewiesen waren und auf diesem einige Prozent höhere Zinsen bezahlen mußten, als beispielsweise amerikanische, englische und auch französische Gesellschaften. Es sollte durch den Seeschiffserneuerungsfonds und die Zinsrückvergütung verhindert werden, daß die deutschen Reeder höhere Preise für Neubauten bezahlen mußten, als die Reeder anderer Länder. Dieses Ziel ist, wie schon erwähnt, im Falle des 50-Mill.-Fonds nicht ganz erreicht worden.

Es ist bezeichnend, daß die Subventionsbestrebungen zum größten Teil von den Werften ausgingen, die ihre anormal erweiterten Betriebe zu erhalten suchten. Die Reeder standen ihnen oft ablehnend gegenüber und ergriffen nur zögernd die durch die staatlichen Beihilfen gebotenen Vergünstigungen, da für Neubauten kein Bedarf vorhanden war und dadurch die Ueberkapazität an Tonnage nur noch vergrößert würde, was eine weitere Verschlechterung ihrer Lage zur Folge hätte. Im Grunde genommen schadeten sich die Werften selbst damit, denn die unbedingt nötige Reduzierung der Werftenbasis wurde durch diesen künstlich hervorgerufenen Bedarf hinausgezögert und die Situation dadurch verschlimmert.

5. Subventionen an einzelne Werften.

Da auch die allgemeinen Hilfsaktionen des Reiches für die Reeder, die aber hauptsächlich den Werften zugute kommen sollten und auch kamen, dem deutschen Schiffbau nicht ermöglichten, seine Betriebe voll in Gang zu halten

---

[46]) F. Neumark: Verkehrssubventionen (in Wirtschaftskurve" 1930, S. 278).

[47]) E. W. Schiedewitz: a. a. O., S. 275.

und bei einzelnen Werften spezielle Verhältnisse der Nachkriegszeit eine Notlage hervorriefen, wurden vom Reich an einzelne Werften Subventionskredite gegeben. Im folgenden sollen die wichtigsten Fälle behandelt werden.

a) Schichauwerft in Danzig und Elbing.

Die Schichauwerft, die ursprünglich eine der größten Schiffs- und Lokomotivbaubetriebe in Deutschland war, war infolge der Grenzziehung durch den Versailler Vertrag besonders schwer getroffen worden. Da früher in dieser Werft der Kriegsschiffbau gepflegt wurde, war nach dem Kriege dem Werke eine seiner Existenzgrundlagen genommen. Zunächst wurde dieser Verlust durch das umfangreiche Neubauprogramm vollständig ausgeglichen. Als jedoch die Lage der Werft nach dessen Beendigung in der Nachinflationszeit sich immer mehr verschlechterte und zu Beginn des Jahres 1926 es die Schichauwerft in Danzig und Elbing wegen allzu geringen Auftragseingangs nicht mehr möglich war, den Betrieb weiter aufrecht zu erhalten, wurde im Mai 1926 ein Subventionskredit von 10 Mill. RM. bewilligt.[48]) Der Subventionskredit, dessen Rückzahlung im April 1931 vorgesehen war, wurde je zur Hälfte vom Reich und Preußen aufgebracht über die Reichskredit A.-G. und die Preußenkasse dem Unternehmen zur Verfügung gestellt. Bei der Subventionierung dürfte die Reichsregierung von dem Bestreben geleitet worden sein, ein großes notleidendes deutsches Unternehmen, das teils im Freistaat Danzig, teils im polnisch gefährdeten Gebiet gelegen ist, zu erhalten. Der Zusammenbruch der Gesellschaft hätte die Interessen im Freistaat Danzig und dem ostpreußischen Grenzgebiet zweifellos sehr geschädigt, zumal in diesem Fall mit einer Einflußnahme polnischen Kapitals bei der Gesellschaft gerechnet werden mußte.

Im August 1928 fanden schon wieder Verhandlungen mit der Reichsregierung statt, obwohl der erwähnte Kredit erst 1931 zurückgezahlt werden sollte. Die Verhandlungen bezogen sich auf eine Neuregelung des Subventionsdarlehens, wobei hauptsächlich eine Abänderung der Rückzahlungsbedingungen angestrebt wurde. Von der Gesellschaft wurde der Plan aufgestellt, die Schichauwerft in eine A.-G. umzuwandeln und dem Reich für das Subventionsdarlehen Aktien auszuhändigen, d. h. die Subventionskredite durch Aktienbeteiligung abzulösen. Nach diesem Verhalten der Gesellschaft ist anzunehmen, daß es der Schichauwerft nicht gelungen ist, mit Hilfe der Staatsunterstützungen sich aus der schwierigen Lage zu befreien und sie nicht die Möglichkeit sah, den großen Subventionskredit zurückzuzahlen.

Anstelle der angestrebten Gründung einer A.-G. wurde eine G. m. b. H. errichtet, die vom Reich einen Zuschuß von 14 Mill. RM. und die Zusicherung laufender Jahressubventionen erhielt. Mit diesen Mitteln wurden auf den Werften in Danzig und Elbing eine Reihe von Aufträgen, namentlich für das Ausland, ausgeführt, bei denen die Grundsätze einer richtigen Kalkulation zweifellos weitgehend ignoriert wurden.[49]) Die deutschen Werften haben sich

---

[48]) K. Hochdörffer: a. a. O. S. 75.

[49]) Die Bank, Heft 26, 1930. In einem Fall kamen Unterbietungen um 23—39 Prozent gegenüber den Angeboten der internationalen Konkurrenz vor, die nicht aus einer Ueberlegenheit der Schichauwerft zu erklären sind (Magazin der Wirtschaft vom 4. 7. 1930, S. 1263).

über die „Dumpingkonkurrenz der subventionierten Schichauwerft" [50]) beklagt, da sie dadurch benachteiligt wurden.

Demzufolge stellte sich nun ein neuer Zuschußbedarf von insgesamt 35 Mill RM., nämlich 21 Mill. RM. als einmalige Baraufwendung und den Rest in Zuschüssen für die nächsten 6 Jahre. Die Beträge sollten vom Reich und Preußen gemeinsam aufgebracht werden. Der Versuch der Schichauwerft, diese neuen Subventionen zu bekommen, mißlang. Daraufhin wurden verschiedene Lösungsversuche in Erwägung gezogen, nämlich die Bewirtschaftung der Werft durch ein Konsortium der deutschen Werften. Doch auch dieser Vorschlag wäre wahrscheinlich auf eine Subventionierung hinausgelaufen.

Trotz der großen Forderungen an die Allgemeinheit haben es sich die Schichaubetriebe nicht angelegen sein lassen, die Gründe des Versagens der Öffentlichkeit zu unterbreiten. Seit Jahren wurden vom Reich und Preußen Kredite bewilligt von denen man nur soviel weiß, daß sie à fonds perdu gewährt sind.

b) Stettiner Vulkan.

Die schwierige Lage der Schiffahrt hat sich besonders stark bei den Vulkan-Werken, Hamburg-Stettin ausgewirkt, deren früherer Hauptbesteller, nämlich das Reich, für seine Flottenbauten in Wegfall gekommen war. Um die Entlassung einer Belegschaft von über 3 000 Arbeitskräften in den Stettiner Betrieben zu vermeiden, hat das Reich nach einer Eingabe der Gesellschaft um eine Hilfsaktion im Jahre 1925 einen Subventionskredit von 15 Mill. RM. gewährt, der je zur Hälfte vom Reich und Preußen gegeben wurde. Der gesamte Stettiner Besitz der Gesellschaft mußte dafür als Sicherheit gestellt werden. Von den 15 Mill. RM. wurden nur 10,31 Mill. RM. abgerufen, der nach einem Bericht der Gesellschaft genügte, den Betrieb für 1925 aufrecht erhalten zu können.[51])

Die ungünstige wirtschaftliche Lage der Vulkan-Werke konnte aber infolge der weiter andauernden schlechten Verhältnisse der Schiffahrt durch das erwähnte Subventionsdarlehen nicht endgültig beseitigt werden. Die erneuten Schwierigkeiten führten Ende 1926 abermals zu Sanierungsverhandlungen, zu denen auch die A.-G. Weser, die sich bereit erklärt hatte, die Hamburger Betriebe der Vulkan-Werft zu übernehmen, herangezogen wurde. Wie die Schichauwerft, so wollte auch der Stettiner Vulkan das Reich an einer Umwandlung der Kredite und weiterer Hilfsmaßnahmen interessieren, was aber nicht gelang, da das Reich entschieden auf Lösung aller Beteiligungen bestand. Erst im Juni 1927 wurde schließlich ein Sanierungsvorschlag der Reichsregierung, der eine vollständige Abdeckung der Subventionskredite vorsah, von der Generalversammlung der Vulkan-Werke genehmigt und hierbei war es nur unter den schwierigsten Umständen möglich, die Mittel des Reichs und Preußens aus dem Unternehmen zu ziehen. Nach Mendelsohn entstanden dadurch ungefähr 4 Mill. RM Bürgschaftsverluste.[52])

[50]) Magazin der Wirtschaft vom 30. 8. 1928, S. 1365.

[51]) Frankfurter Zeitung vom 19. 12. 1926.

[52]) K. Mendelsohn: a. a. O. S. 56. (Kapital. Wirtschaftschaos.)

Zusammenfassend ist zu sagen, daß durch die Subventionsaktion zwar die Erhaltung der Arbeitsgelegenheit für eine größere Zahl von Werftarbeitern für einige Zeit erreicht werden konnte, daß es aber nicht möglich war, dem Unternehmen zu einer dauernden Gesundung zu verhelfen. Angesichts dieses Ergebnisses muß die Frage aufgeworfen werden, ob nicht die Gesellschaft unter Umständen besser abgeschnitten hätte, wenn sie auf die Subventionshilfe im Jahre 1925 verzichtet und das Durchhalten während der Krise aus eigener Kraft versucht hätte. Die Lage der Ostseewerften ist zwar durch das Lahmliegen der Ostseeschiffahrt und dem Fortfall der Marinebestellungen ungünstiger als die der Nordseewerften, „aber es muß eigenartig berühren, daß dasjenige Unternehmen unter den großen Werften am schlechtesten abschneidet, das staatliche Hilfe genossen hat".[53] Die Tilgung der Verbindlichkeiten der Vulkan-Werke zeigt ferner deutlich, wie schwer es einem wirtschaftsschwachen Unternehmen werden kann, staatliche Subventionen wieder zurückzuerstatten.

c) Deutsche Werke, Kiel.

Als weitere vom Staat unterstützten Werftbetriebe sind die „Deutschen Werke, Kiel" zu nennen.[54] Diese Werft ist bei der freien Werftindustrie wenig beliebt, weil sie sich mit großen Unterbietungen um Aufträge bemüht hat. So flossen im Jahre 1925—26 auffallenderweise ein großer Teil der Auslandsaufträge an die Deutschen Werke in Kiel, was nur darauf zurückzuführen ist, daß diese Werft durch die umfangreiche staatliche Hilfe in der Lage war, die Konkurrenz um etwa 15 Prozent zu unterbieten.[55] Zuletzt hat sie noch jährlich 2,5 Mill. RM. Subventionen vom Reich erhalten.[56]

d) Nüschke-Werft, Stettin.

Als die Nüschke-Werft im Jahre 1928 in Konkurs geriet und schon das Angebot einer Verschrottungsfirma vorlag, gelang es in letzter Minute, staatliche und städtische Stellen mobil zu machen. Die Stadt Stettin gab 300 000 RM., Preußen 135 000 RM. an ein Konsortium, das die Werft weiter betreiben sollte.[57] Bei dieser Transaktion handelte es sich nicht in erster Linie um die Subventionierung einer insolventen Werft, sondern um eine Hilfsmaßnahme für diese notleidende Stadt des Ostens. Da Stettin die Vulkan-Werft verloren hatte, sollte ihr diese Werft erhalten bleiben.

e) Flender-Werft, Lübeck.

Ähnlich steht es mit der Flender-Werft, der von der Stadt Lübeck zur Sanierung eine Hypothek von 300 000 RM. erlassen wurde.[58] Mit der Streichung der hypothekarisch gesicherten Forderung hat der Lübecker Staat seinen, der Flender-Werft im Oktober 1925 gewährten Kredit von 1,5 Mill.

[53]) Magazin der Wirtschaft vom 26. 5. 1927, S. 838.

[54]) Wirtschaftsdienst Heft 24, vom 12. 6. 1925.

[55]) Wirtschaftdienst Heft 43, vom 28. 10. 1927.

[56]) Deutsche Bergwerkszeitung vom 20. 12. 1930. Nr. 297. (Es handelt sich hier um einen reichseigenen Betrieb.)

[57]) Magazin der Wirtschaft vom 8. 8. 1929, S. 1254.

[58]) Wirtschaftsdienst vom 19. 12. 1930, S. 2178.

RM. abgewickelt. Als Gegenleistung für den umfangreichen Verzicht ist dem Lübecker Staat eine Gewinnbeteiligung an den Flender-Werften A.-G. bis 1945 eingeräumt worden. Die Gewährung der Subvention war als arbeitsmarktpolitische Maßnahme gedacht; weiterhin erfolgte sie unter der Begründung, daß der Lübecker Staat ein für allemal von den Flender-Werften abrücken wolle, da sie andernfalls doch immer wieder mit Unterstützungsansprüchen kommen würden.

Die künstliche Aufrechterhaltung der Flender-Werke bedrohte unmittelbar die Existenzmöglichkeit der nichtsubventionierten Lübecker Werftindustrie. Die Lübecker Schiffswerft von Henry Koch, die seit Jahren mit Betriebsverlusten arbeitete, aber trotzdem auch ohne Unterstützung ihren Betrieb aufrecht erhalten hatte, drohte daraufhin, ihren Betrieb zu schließen, da sie nicht mehr in der Lage sei, gegen ein ständig vom Staat subventioniertes Unternehmen zu konkurrieren. Es blieb jedoch nur bei der Drohung.

6. Wertung dieser an einzelne Werften gewährten Subv.

Obwohl es den subventionierten Werften möglich war, durch Unterbietungen, die von englischer Seite als „unfair competition" bezeichnet worden sind,[59]) bedeutende Neubauaufträge vom Ausland an sich zu ziehen und sich eine zeitlang eine verhältnismäßig gute Beschäftigung zu sichern, so ist es ihnen doch nicht gelungen, wieder zur natürlichen Rentabilität zurückzukehren.[60]) „Diese staatlich unterstützten Werften, deren jährliche Kapazität im Jahre 1930 ungefähr 100 000 Tonnen betrug, müssen deshalb als Krebsschaden der deutschen Werftindustrie bezeichnet werden." [61]) Der unbedingt nötige Rationalisierungsprozeß in der Werftindustrie wurde dadurch aufgehalten und den andern deutschen Werften wurde durch diese unfaire Konkurrenz nur geschadet.

[59]) Magazin der Wirtschaft vom 19. 3. 1925, S. 208.

[60]) Vgl. Magazin der Wirtschaft vom 9. 6. 1927, S. 910.

[61]) Deutscher Oekonomist vom 28. 10. 1930.

2. Zeit von 1928—1931.

Subventionspläne im Rahmen der Entwicklung der deutschen Werften und Schiffahrt.

1. Die deutschen Werften.

a) Entwicklung und Stand Mitte 1932.

Trotz des weiteren Frachtenrückgangs war der deutsche Schiffbau im Jahre 1928 noch ziemlich gut beschäftigt [62]) und selbst im Jahre 1929 sah die Schiffsbaukonjunktur zeitweise nicht schlecht aus, da die großen Reedereien z. T. auch für dieses Jahr noch einigermaßen gute Abschlüsse aufwiesen, was noch zur Vergebung von einigen Neubauaufträgen Veranlassung gab. Die Aufträge beschränkten sich hauptsächlich auf Tramp- und Tankreedereien; die Linienreedereien waren als Auftraggeber fast vollständig verschwunden, da sie nach Durchführung des 1926 begonnenen Bauprogramms keinen Bedarf an Neubauten hatten. Die deutschen Werften sind bei den Auslandsaufträgen auf Tankschiffe, die bis Anfang 1930 noch verhältnismäßig viel zu bekommen waren, schlecht weggekommen, da in jener Zeit [63]) gerade der deutsche Werftarbeiterstreik herrschte, der nicht nur die Vollendung der im Bau befindlichen Schiffe verhinderte, und damit auch ausländische Reedereien empfindlich schädigte, sondern natürlich auch dem Ausland die Lust nahm, Neubauaufträge nach Deutschland zu vergeben.

Die Entwicklung der Bautätigkeit in Deutschland während der Jahre 1928—1932 zeigt die folgende Tabelle:

Schiffsbaubestand der deutschen Werften.[64])

Am 1. 1. 1928	472 000	B. R. T.	
„ 1. 7. 1928	408 000	„	
„ 1. 1. 1929	382 000	„	
„ 1. 7. 1929	272 000	„	
„ 1. 1. 1930	253 000	„	
„ 1. 7. 1930	237 000	„	
„ 1. 1. 1931	218 000	„	[65])
„ 1. 7. 1931	130 000	„	
„ 1. 1. 1932	104 000	„	[66])
„ 1. 7. 1932	103 000	„	[67])
„ 1. 10. 1932	81 000	„	

[62]) Vgl. Magazin der Wirtschaft vom 4. 4. 1929, S. 535.
[63]) Werftarbeiterstreik vom 1. 10. 1928 bis 9. 1. 1929.
[64]) Deutscher Oekonomist vom 28. 8. 1930.
[65]) Berl. Börsenztg. v. 15. 1. 31.
[66]) Hamburger Fremdenblatt vom 15. 7. 31.
[67]) Wirtschaftsdienst H. 3, vom 22. 1. 32.

Die im Bau befindliche Tonnage von Anfang 1928 entsprach ungefähr den Vorkriegsjahren, in denen durchschnittlich über 400 000 Tonnen fertiggestellt wurden; aber schon diejenige von 1930 bleibt hinter den schlechtesten Vorkriegsjahren zurück, während die Leistungsfähigkeit noch 30 Prozent größer war als 1914, wenn man berücksichtigt, daß die früher für die Kriegsschiffe benützten Anlagen heute für den Handelsschiffbau frei sind. Es ist noch besonders zu beachten, daß die Zahlen von 1927–1929 nur so hoch waren, weil sich darin die beiden Schnelldampfer „Europa und Bremen" mit ihren über 100 000 Tonnen befanden. Die Ausnützung der deutschen Schiffbaukapazität betrug im Jahre 1931 durchschnittlich nicht mehr als 15–20 Prozent.[68]) Obwohl die 1931 fertiggestellte Tonnage nur die Hälfte von der von 1930 betrug, ist trotzdem der Auftragsbestand um mehr als 50 Prozent zurückgegangen. Der deutsche Schiffbau hat also im Jahre 1931 fast ausschließlich von den Aufträgen gelebt, die er noch aus besseren Zeiten verfügbar hatte.

Es ist klar, daß trotz erheblicher Streckung der Neubauten auch der kleine Bestand von nur etwas über 100 000 Tonnen Anfang 1932 bald aufgezehrt sein muß, da mit Neubestellungen für deutsche Rechnung nicht zu rechnen ist und das Ausgleichsmoment ausländischer Aufträge durch die Pfundentwertung und die Loslösung auch anderer Länder vom Goldstandard zum großen Teil fortfällt, denn die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Werften ist dadurch in Frage gestellt. Soweit der Baupolitik heute überhaupt größeres Interesse entgegengebracht wird, darf es sich nach Lage der Dinge nur um die Frage des Abwrackens von Tonnage handeln.

In wieweit die ausländischen Aufträge in den letzten Jahren tatsächlich ein Ausgleichsmoment gebildet haben, soll aus folgender Statistik, in der Baubestand und die Fertigstellung von Tonnage jeweils für deutsche und fremde Rechnung getrennt aufgeführt wird, dargestellt werden:

Schiffsbaubestand für deutsche und fremde Rechnung.[69])
(in runden 1000)

Im Bau	1913 [70])	1928	1929	1930	1931
insgesamt	887 000 t	701 000 t	643 000 t	532 000 t	280 000 t
davon f. deutsche Rechg.	873 000 t	459 000 t	359 000 t	198 000 t	74 000 t
für fremde Rechnung	14 000 t	242 000 t	284 000 t	334 000 t	206 000 t
Fertiggestellt					
insgesamt	459 000 t	299 000 t	358 000 t	294 000 t	177 000 t
für deutsche Rechnung	424 000 t	213 000 t	222 000 t	151 000 t	48 000 t
für fremde Rechnung	35 000 t	86 000 t	136 000 t	143 000 t	129 000 t

Da, wie aus der obigen Statistik hervorgeht, der deutsche Schiffbau seit Jahren in überwiegendem Maße von Auslandsaufträgen versehen wurde, trafen die Auswirkungen der Pfundentwertung auf den deutschen Schiffbau in vielleicht noch schärferer Ausprägung als auf die Reedereien. Ein erheblicher Teil dieser Aufträge stammte aus Ländern, die vom Goldstandard abgewichen sind.

[68]) Hamburger Fremdenblatt vom 15. 4. 31.

[69]) Hamburger Fremdenblatt vom 10. 2. 1932.

[70]) Statistisches Jahrbuch des deutschen Reiches 1932, S. 161.

Unter Verfechtung der These „Pfund = Pfund" weigerten sich die ausländischen Auftraggeber, in eine Korrektur der vereinbarten Baupreise einzuwilligen. Da die Schiffbaupreise seit langem äußerst gedrückt waren und ausländische Aufträge nur unter schärfster internationaler Konkurrenz hereingebracht werden konnten, läßt sich leicht übersehen, welche schwerwiegenden Folgen diese Valutaentwertung für die betroffenen Länder haben mußte. Die Bauten, deren scharfe Kalkulation wahrscheinlich bei normaler Abwicklung schon kaum nennenswerte Ueberschüsse ließen, mußten sich jetzt in glatte Verlustgeschäfte verwandeln. Eine kurze Ueberlegung zeigt, um wie erhebliche Summen es sich handeln kann. Bei einem Preis von etwa 15 Lstg. für die Tonne Tragfähigkeit moderner Tankmotorschiffe würde ein Schiff von 10 000 to. dw. einen Bauwert von 3 Mill. RM. repräsentieren, und der Valutaverlust von etwa 20 % machte also 0,6 Mill. RM. aus [71]). Im einzelnen hing der Ausfall natürlich vom Baustadium und den Zahlungsbedingungen ab.

Auch im Reparaturgeschäft mußten sich die veränderten Währungsverhältnisse zuungunsten der deutschen Werften bemerkbar machen, denn sowohl England als auch Dänemark und Schweden können Reparaturen billiger ausführen. Dadurch entstehen Ausfälle in dem Betriebszweig, in dem noch verdient wurde. Die beim Eintritt der Pfundentwertung häufig vertretene Ansicht, daß der englische Schiffbau dadurch eine größere Anzahl von Aufträgen an sich ziehen würde, hat sich nach den statistischen Ergebnissen nicht bewahrheitet. Die Ursache hierfür mag sein, daß die skandinavischen Länder, die früher gute Kunden Englands waren, ebenfalls vom Goldstandard abgegangen sind und die daher keinen Nutzen aus dem Abgleiten der englischen Währung erzielen.

b) Subventionsbestrebungen in der deutschen Werftindustrie.

Von einem Teil der deutschen Werftindustrie (genannt wurden die „Deschimag, der Bremer Vulkan, die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft") wurde im Oktober 1930 der Regierung gegenüber der Wunsch nach Bereitstellung öffentlicher Mittel für die Aufrechterhaltung der Arbeit auf den notleidenden deutschen Werften ausgesprochen. Die Bereitstellung der nötigen Summen sollte nach den Vorschlägen der Antragsteller in Form eines Schiffbaukreditfonds in Höhe von 100 Mill. RM. erfolgen [72]). Die an die auftraggebenden Reedereien oder an die Werften direkt zu gewährenden Kredite sollten für die ersten 2 Jahre zinslos sein, während für die folgenden Jahre eine wesentliche Zinsverbilligung (3 %) durch Reichsmittel gewünscht wurde. Für die durch die vorgeschlagene Kreditoperation entstehenden Schiffsneubauten sollte eine entsprechende Menge alten Schiffsraums, dessen Ankauf gleichfalls durch die Mittel des gewünschten Fonds erfolgen würde, abgewrackt werden. Dadurch wollte man dem Einwand, es bestünde in der jetzigen Zeit des Ladungsmangels durchaus keine Verwendung für zusätzlichen Schiffsraum, begegnen.

Das Projekt war wirtschaftlich keineswegs gerechtfertigt. Man muß zunächst berücksichtigen, daß der Schiffspark der deutschen Reedereien infolge der Beschlagnahme und des späteren mit öffentlicher Unterstützung zustandegekommenen Wiederaufbaus im Durchschnitt moderner ist, als der Schiffspark der

[71]) Hamburger Fremdenblatt vom 7. 10. 1931.

[72]) Wirtschaftsdienst vom 7. 11. 1930, S. 1922, vgl. Frankfurter Zeitung vom 1. 11. 1930.

ausländischen Reedereien, daß also der Spielraum für die Abwrackung wirklich alter Schiffe gerade in Deutschland gering ist. Vor allem aber ist in der Weltschiffahrt bereits eine derartige Ueberkapazität von Schiffsraum vorhanden, daß selbst bei erheblicher Abwrackung noch kein echter Bedarf entstünde.

Mit seltener Einstimmigkeit ist bald nach dem Bekanntwerden dieser Wünsche sowohl von seiten der Reedereien als auch von der gesamten deutschen Presse Einspruch gegen Erteilung jeglicher Subvention an die Werftindustrie erhoben worden. Dabei hat der Verband deutscher Reeder nochmals seine grundsätzliche Ablehnung jeglicher Staatseingriffe in Schiffahrt und Schiffbau betont. Abgesehen von der gespannten Kassenlage des Reiches muß auch der außerordentlich geringe Wirkungsgrad der gewünschten Kredite hervorgehoben werden. Die „Deschimag" berechnete nämlich, daß bei Gewährung eines zinsverbilligten Kredits von 50 Mill. RM. für Schiffsneubauten die Beschäftigung von 9000 Arbeitern ihrer Betriebe für 2 Jahre und die von etwa 4500 Arbeitern in Hilfsbetrieben für 1—2 Jahre gesichert wäre. Nach diesen Ziffern würde also mit einer langfristigen Investition von 100 Mill. RM. im Höchstfall die Beschäftigung von 25 000 Arbeitern für 2 Jahre ermöglicht werden [73]). Wenn man bedenkt, daß damals fast 5 Mill. Menschen in Deutschland arbeitslos waren, deren Unterstützung durchaus nicht sichergestellt war, muß eine Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf die vorgeschlagene kostspielige Art sehr in Frage gestellt werden.

Nach Ablehnung dieses Vorschlags hat die „Deschimag" für sich Subventionsforderungen an das Reich gestellt. Diese Bremer Werft hatte ursprünglich einen Zinszuschuß von 12,55 Mill. RM. für Aufträge über 50 Mill. RM. gefordert (am 25. 10. 1930). Da jedoch die an dem Plan von 100 Mill. RM. partizipierenden Werften zum größten Teil absprangen und die Erreichung der Subvention in dieser Höhe dadurch unmöglich geworden war, sah sich die „Deschimag" genötigt, ihre Forderungen zu ermäßigen, nämlich auf 4,93 Mill. RM. für Aufträge von 20 Mill. RM. (am 17. 11. 1930).

Die Aufträge sollten für den Fall der Erteilung von Zinszuschüssen durch das Reich anscheinend fest zugesagt gewesen sein. Es handelte sich um den Neubau von 3 Frachtschiffen für die „Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa" im Werte von 11 Mill. RM. und von 18 Fischdampfern für die „Nordsee, deutsche Hochseefischerei" im Werte von 9 Mill. RM. Es muß hervorgehoben werden, daß die beiden Eventualauftraggeber zu den finanziell am besten fundierten deutschen Reedereien zählen, von denen zweifellos die „Nordsee", die 1929 noch 14 % Dividende verteilen konnte, einen Bedarf an Fischdampfern hat, der auch ohne Zinsverbilligung durch Reichszuschüsse zu Neubauaufträgen führen würde. Im Falle der Auftragserteilung der „Hansa" kann zwar nicht in gleichem Maße von einem Bedarf gesprochen werden [74]).

Da § 139 des Arbeitslosenversicherungsgesetzes vorschreibt, daß Mittel der Arbeitslosenversicherung und der produktiven Fürsorge in Form von Darlehen und Zuschüssen an private, auf Erwerb gerichtete Unternehmungen nicht gewährt werden dürfen, hat man in Bremen eine „gemeinnützige Gesellschaft" gegründet, an der kommunale Körperschaften und wirtschaftliche Kreise beteiligt waren. Diese Gesellschaft hatte den Zweck, mit den Arbeitsbeschaffungsmaß-

[73]) Wirtschaftsdienst vom 7. 11. 1930, S. 1922.

[74]) Wirtschaftsdienst vom 28. 11. 1930, H. 48.

nahmen produktive Erwerbslosenfürsorge zu treiben. Sie konnte nunmehr an das Reich oder an die „Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten" den Antrag stellen, ihr Mittel für derartige Zwecke zu überlassen [75]).

Praktisch lief die gemeinnützige Neugründung also auf den Versuch hinaus, mit ihrer Hilfe die bisher verweigerten Subventionsmittel für die Bremer Werftbetriebe zu erhalten. Bei der Durchführung eines solchen Planes mußte mit Sicherheit damit gerechnet werden, daß überall ähnliche gemeinnützige Gesellschaften gegründet werden, um mit dem Schlagwort der Arbeitsbeschaffung öffentliche Mittel in Anspruch zu nehmen. Dann wäre der Weg für eine uferlose Subventionspolitik geöffnet [76]). Da also die Gründung der obigen gemeinnützigen Gesellschaft nur eine Umgehung des Gesetzes bedeutete, hat auch die Reichsanstalt alle Forderungen und Pläne abgelehnt, die „direkte oder indirekte Unterstützung privater Betriebe" zum Ziele haben. Diese Entscheidung war von dem wirtschaftlichen Grundsatz beherrscht, daß eine solche Subventionierung einen „bedenklichen Eingriff in die wirtschaftliche Konkurrenzgrundlage bedeutet und die notwendige Rationalisierung der Werftindustrie gefährdet" [77]). Es waren also damit die Bemühungen der „Deschimag" zur Erlangung von Subventionen endgültig gescheitert.

c) Vorschlag zur Sanierung der deutschen Werften.

Die Rationalisierung der deutschen Werftindustrie war durch die Gründung der „Deschimag" (Deutsche Schiffs- und Maschinenbauanstalt) ein gutes Stück vorwärts gekommen. Diese Gesellschaft hat durch Aufkauf und Stillegung von Werftbetrieben die Kapazität der deutschen Werften nach einer Schätzung um etwa 25 % vermindert [78]) [79]), wodurch eine gewisse Besserung der Lage des deutschen Schiffbaus eingetreten war. Infolge der weiteren Rückgänge der Neubaubestellungen konnte diese Besserung nur vorübergehender Natur sein, denn die Schiffbaukapazität der deutschen Werften betrug noch immer 700 000 Tonnen, während die Baubestände Anfang 1931 sich auf ungefähr 200 000 Tonnen beliefen.

Von Foerster wurde Anfang Oktober 1931 folgender Vorschlag gemacht, der darauf hinausläuft, eine Gesundung der deutschen Werftindustrie durch Herabsetzung ihrer Leistungskapazität und durch regionalen Zusammenschluß herbeizuführen [80]). Foerster geht davon aus, daß man die Leistungskapazität der deutschen Werften mit 700 000 Tonnen im Jahre annehmen kann. Demgegenüber kam der deutsche Schiffbau im Jahre 1931 bei einer Produktion von 177 000 Tonnen auf eine Ausnützung seiner Kapazität von ungefähr 25 %.[81]) Er ist weiter zum größten Teil mit ausländischen Aufträgen beschäftigt, mit

[75]) Hamburger Fremdenblatt vom 22. 1. 1931.

[76]) Hamburger Fremdenblatt vom 22. 1. 1931.

[77]) Hamburger Fremdenblatt vom 4. u. 7. 2. 1931.

[78]) Magazin der Wirtschaft vom 16. 5. 1930.

[79]) Die Absicht, den Gesundungsprozeß der deutschen Werftindustrie aus eigener Kraft zu Ende zu führen, ist in der Folgezeit von der „Deschimag" aufgegeben worden (vgl. S. 20/22).

[80]) Wirtschaftsdienst H. 42, vom 16. 10. 1931. S. 1753.

[81]) K. Mendelsohn: a. a. O. S. 15 (Kapit. Wirtschaftschaos).

wenig Aussicht, auch in Zukunft in größerem Umfange alimentiert zu werden. Deutschland muß sich also darauf einstellen, wieder auf den „Normalstand" wie vor dem Kriege zurückzukehren, d. h. „der deutsche Schiffbau muß den weitaus größten Teil seiner Leistungskapazität durch deutsche Aufträge ausnützen können[82]). Die normale Entwicklung der Welthandelsflotte ergibt eine jährliche Ersetzung überalterter oder verloren gegangener Tonnage von etwa 6—8 %. Das würde für die deutsche Handelsflotte von 4,27 Mill. Tonnen und bei einer Erneuerungsquote von 7 % einen Bestand von rund 300 000 Tonnen Neubauten ausmachen. Nehmen wir 50 000 Tonnen für andere Aufträge hinzu, so kommt man auf eine angemessene Leistungsfähigkeit von 350 000 Tonnen. Diese Zahl legt Foerster seinem Vorschlag zugrunde, trotz seiner zweifellos richtigen Bemerkung, daß auch eine deutsche Neubautätigkeit von 350 000 Tonnen im Jahre nach Lage der Dinge im nächsten Jahrzehnt bestimmt nicht zu erwarten ist.

Unter Berücksichtigung des Reparaturgeschäfts und dessen Zusammendrängung auf den Welthäfen Hamburg und Bremen kommt Foerster zu folgender Aufteilung der Gesamtleistungsfähigkeit von 350 000 Tonnen gegen Mitte 1931 von 700 000 Tonnen auf die einzelnen Bezirke[83]):

	Gerechtfertigt		Vorhanden im Sommer 1931
Elbe	120 000 Tonnen	gegen	208 600 Tonnen
Weser und Ems . . .	90 000 Tonnen	gegen	175 600 Tonnen
westl. Ostsee u. Lübeck	80 000 Tonnen	gegen	195 700 Tonnen
mittlere Ostsee	25 000 Tonnen	gegen	50 100 Tonnen
östl. Ostsee	35 000 Tonnen	gegen	70 000 Tonnen
	350 000 Tonnen		700 000 Tonnen

Der Verfasser unterschätzt nicht die Schwierigkeit einer solchen Lösung, glaubt aber, daß eine Kommission unter Führung eines geschäftlich und parteipolitisch unbelasteten, bei keinem Unternehmen und bei keiner Länderregierung angestellten Organisators vermutlich imstande wäre, den regionalen Zusammenschluß der Weser-, Elbe- und der westlichen Ostseewerften entscheidend fördern könnte. Eine Vertrustung will der Verfasser vermieden sehen und auch die regionale Verständigung sollte nur bis zur Vermeidung ruinöser Unterbietung gehen. Im Rahmen solcher Verständigung sollten die leistungsfähigsten Großwerften die Kontrolle der wirtschaftlich am meisten gefährdeten oder für weitere Zukunft relativ überflüssigsten Betriebe in dem Sinne übernehmen, daß sie diese letzteren in ihren regionalen Bereichen nach einheitlich aufgestellten Grundsätzen erwerben und sie, soweit sich nicht Radikaleres empfiehlt, unter Aufwendung geringster Konservierungskosten einstweilen ganz stillegen.

Ziel ist, die deutsche Werftindustrie durch die Verkleinerung ihrer Leistungsfähigkeit wieder auf eine wirtschaftlich gesunde Basis zu stellen, sie von der Last nicht zu beschäftigender Anlagen zu befreien und den hohen technischen Stand, den der deutsche Schiffbau trotz aller Nöte der letzten Jahre nicht nur behauptet, sondern weiter wesentlich verbessert hat, zu sichern.

So sehr die Erreichung dieses Zieles zu begrüßen wäre, so lassen sich doch Zweifel an der Durchführbarkeit dieser Idee nicht ganz unterdrücken. Um

[82]) Hamburger Fremdenblatt vom 8. 10. 1930.

[83]) Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung vom 3. 11. 1931.

jede stillzulegende Werft würden sich so widerstreitende Interessen zum Wort melden, daß man kaum zu freiwilligen Entschließungen wird kommen können. Der Aufkauf kleinerer und leistungsschwacher Werften durch die großen wird sich aus Kapitalmangel verbieten und der Gedanke, zur Ueberwindung dieser Schwierigkeiten eine Staatskreditvollmacht zur Milderung von Härten heranzuziehen, ist nicht gut zu befürworten. Ebenso muß die Idee eines aktiven und dauernden Interesses an der Finanzierung der Ausführung in- und ausländischer Aufträge abgelehnt werden.

2. Die deutsche Handelsflotte.

a) Entwicklung bis Mitte 1932.

Die deutsche Handelsflotte, die vor dem Kriege ca. 5,4 Mill. B. R. T. umfaßte und durch den Versailler Vertrag auf 100 000 Tonnen vermindert worden war, ist Anfang 1932 wieder auf ungefähr 4,3 Mill. Tonnen angewachsen. Die Entwicklung von 1914—1932 ist aus der folgenden Statistik ersichtlich:

Entwicklung der deutschen Handelsflotte.
(in Mill. B.R.T., am Anfang des Jahres) [84]) [85])

Im Jahre 1914 5,46 Mill. Tonnen	Im Jahre 1926 3,11 Mill. Tonnen
Im Jahre 1919 0,10 Mill. Tonnen	Im Jahre 1927 3,36 Mill. Tonnen
Im Jahre 1921 0,72 Mill. Tonnen	Im Jahre 1928 3,68 Mill. Tonnen
Im Jahre 1922 1,89 Mill. Tonnen	Im Jahre 1929 3,98 Mill. Tonnen
Im Jahre 1923 2,59 Mill. Tonnen	Im Jahre 1930 4,24 Mill. Tonnen
Im Jahre 1924 2,95 Mill. Tonnen	Im Jahre 1931 4,36 Mill. Tonnen
Im Jahre 1925 3,07 Mill. Tonnen	Im Jahre 1932 4,32 Mill. Tonnen

Bei einem Vergleich des Standes von Anfang 1932 mit der entsprechenden Zahl von 1914 kann festgestellt werden, daß sie ungefähr 20 % hinter ihrem Vorkriegsstand zurücksteht, während die Welthandelsflotte gegenüber 1914 um 50 % gestiegen ist. Im Jahre 1932 ist gegenüber 1931 eine leichte Abnahme eingetreten, d. h. die Abwrackung und Seeverluste etc. überstiegen den Neubau. Dieselbe Erscheinung ist auch bei der Welthandelsflotte eingetreten. Aus der folgenden Tabelle ist der prozentuale Anteil der einzelnen Länderflotten an der Welthandelsflotte ersichtlich, wobei besonders der Rückgang bei Deutschland zu beachten ist, der gegenüber 1914 etwa 46 % beträgt.

Anteil der wichtigsten Schiffahrtsländer an der Welthandelsflotte (in %, Mitte des Jahres) [86])

im Jahre	1896	1914	1930	1931	1932
Großbritannien u. Irland . .	56,0 %	41,6 %	29,9 %	29,4 %	28,6 %
USA.	4,0 %	4,5 %	15,7 %	15,1 %	15,0 %
Japan	1,9 %	3,8 %	6,3 %	6,2 %	6,2 %
Deutschland	8,1 %	11,3 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %
Norwegen	3,0 %	4,3 %	5,4 %	5,9 %	6,1 %
Frankreich	5,2 %	4,2 %	5,1 %	5,1 %	5,1 %
Italien	2,0 %	3,1 %	4,8 %	4,8 %	4,9 %
Holland	1,8 %	3,2 %	4,5 %	4,5 %	4,3 %

[84]) Schiffahrtjahrbuch 1929, S. 213.
[85]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1932, S. 160.
[86]) Wirtschaftsdienst vom 29. 7. 1932, S. 1041.

Außer bei Deutschland ist nur noch bei England ein Rückgang gegenüber 1914 festzustellen; die größte Steigerung ist bei den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu beobachten.

Die Tatsache, daß die deutsche Handelsflotte ihre Vorkriegsstellung noch nicht wieder erreicht hat, ist auch aus dem Anteil der deutschen Flagge am gesamten Schiffsverkehr der deutschen Häfen ersichtlich[87]) [88]):

Jahr:	1913	1926	1927	1928	1929	1930	1931
%:	61,0	46,8	51,5	52,1	53,5	54,6	54,7

Bei folgendem Vergleich der deutschen Handelsflotte mit der Tonnage anderer Länder können wir an den errechneten Prozentzahlen die oben erwähnte Tatsache, daß die Flotten der meisten Länder vergrößert worden sind und nur diejenige Deutschlands sich unter dem Vorkriegsstand befindet, deutlich erkennen.

Vergleich der Handelsflotten von 1914—1932[89])
(ohne Segelschiffe; in Mill. Tonnen, Mitte des Jahres)

	1914	Stelle	1932	Stelle	Steigerung
Großbritannien u. Irland	18,89	1.	19,56	1.	3,5 %
USA.	4,29	3.	12,71	2.	198,8 %
Japan	1,71	6.	4,25	3.	149,1 %
Norwegen	1,96	4,	4,16	4.	112,2 %
Deutschland	5,13	2.	4,14	5.	— **19,3 %**
Frankreich	1,92	5.	3,51	6.	82,8 %
Italien	1,43	9.	3,33	7.	132,9 %
Brit. Dominien	1,63	7.	2,97	8.	82,2 %
Holland	1,47	8.	2,96	9.	101,3 %
Schweden	1,02	10.	1,69	10.	66,6 %
Übrige Länder	5,95	—	9,09	—	61,2 %
Weltflotte	45,40		68,37		50,6 %

Aus dieser Tabelle ersehen wir, daß Deutschland vor dem Krieg den 2. Platz unter den Schiffahrt treibenden Ländern einnahm und nunmehr auf den 5. Platz zurückgefallen ist. Mit Einrechnung der Segeltonnage teilt Deutschland, wie aus Tabelle S. 24 hervorgeht, mit Norwegen den 4. Platz.

Zur Kennzeichnung der derzeitigen Lage ist es in diesem Zusammenhang unerläßlich, die Rückwirkungen des Pfundsturzes auf die deutsche Schiffahrt zu betrachten. Welches Ausmaß das Abgehen vom Goldstandard angenommen hat, geht aus der Tatsache hervor, daß auf die Länder mit entwerteter Valuta 54 % der Welttonnage entfallen.[90]) Für die deutsche Schiffahrt bedeutete diese Valutaentwertung eine nicht zu unterschätzende Gefahr, denn Großbritannien und die skandinavischen Länder hatten damit einen bedeutenden Vorsprung in der Kostenrechnung erlangt.[91]) Da die deutschen Großreedereien bald nach Aufhebung des

[87]) Wirtschaftsdienst vom 22. 5. 1931, S. 885.

[88]) L. Fenchel: Verkehrskrise in der deutschen Seeschiffahrt (Wirtschaftsdienst vom 26. 2. 1932, S. 249).

[89]) Wirtschaftsdienst vom 29. 7. 1932, S. 1041.

[90]) Wirtschaftsdienst H. 30, vom 29. 7. 1932, S. 1038.

[91]) Der monatliche Verlust infolge der Pfundentwertung betrug bei der Hapag annähernd 1 Mill. RM. (Frankf. Ztg. vom 16. 2. 1932.)

Goldstandards für neu abzuschließende Kontrakte die Goldparität des Pfundes zugrunde gelegt haben, wurden somit die Hauptverlustquellen geschlossen.[92]) Trotzdem mußten die Schutzzollwirkung und die Ausfuhrprämien, die in jeder Währungsinflation eingeschlossen sind und die sich durch Verstärkung des echten Schutzzolls in Goldvalutaländern vermehrten, den deutschen Export schädigen und damit auch die Schiffahrt, die neben den Ratenschwierigkeiten und deren geschäftsverkleinernder Wirkung durch rückgängige Ausfuhr neues Geschäft verlor. Dies kommt in der deutschen Zahlungsbilanz deutlich zum Ausdruck.

Volkswirtschaftlich betrachtet ist die nationale Schiffahrt vor allem als Aktivposten der Zahlungsbilanz und Träger des nationalen Handels von Bedeutung. Die einnahmeschmälernde Wirkung der starken Schrumpfung des überseeischen Fracht- und Passagierverkehrs und damit zusammenhängender weiter abgesunkener Fracht- und Passagierraten treten auch in den Anteilziffern der Seeschiffahrt in der deutschen Zahlungsbilanz von 1931 in Erscheinung. Der starke Einnahmerückgang im Frachtverkehr der Seeschiffahrt wird besonders augenscheinlich, wenn man die Einnahmen- und Ausgabenseite in der Bilanz mit den entsprechenden Ziffern der Vorjahre vergleicht: [93])

Bilanz des Seeschiffsverkehrs (ohne Personenverkehr) in Mill. RM.

	1926	1927	1928	1929	1930	1931 [94])
Einnahmen	570	620	611	663	511	379
Ausgaben	301	344	356	385	391	365
Saldo	+ 269	+ 276	+ 255	+ 278	+ 120	+ 14

Von den Einnahmen des Schiffsverkehrs im Jahre 1931 von 379 Mill. RM. entfallen 359 Mill. auf Frachteinnahmen der deutschen Seeschiffahrt, während die Passivseite von 365 Mill. restlos aus Auslandsausgaben der deutschen Seeschiffahrt besteht. Nach Abzug der 20 Mill. RM. Einnahmen von der Auslandsschiffahrt durch Kanal- und Hafengebühren ergab sich sogar für den Frachtverkehr ein Devisenverlust von 6 Mill. RM. Die einschrumpfende Tendenz im Passagierverkehr wird aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Bilanz des Passagierverkehrs (in Mill. RM.).[95])

	1929	1930	1931
Einnahmen	80	60	40
Ausgaben	12	12	8
Saldo	+ 68	+ 48	+ 32

Zu den hier angegebenen Zahlen der Einnahmen und Ausgaben beim Fracht- und Passagierverkehr der deutschen Schiffahrt ist zu sagen, daß sie nur auf Schätzungen des statistischen Reichsamtes beruhen, da seit 1926 keine diesbezügliche Enquête mehr angestellt worden war. Wie vorsichtig solche Schätzungen aufgenommen werden müssen, zeigen die nachträglichen Erhebungen, die bei den

[92]) Hamburger Fremdenblatt vom 2. 10. 1931.

[93]) Wirtschaftsdienst vom 3. 7. 1931, S. 1194.

[94]) Wirtschaftsdienst vom 17. 6. 1932, S. 836.

[95]) Wirtschaftsdienst vom 17. 6. 1932, S. 836.

Reedereien angestellt wurden. 50 deutsche Reedereien mit einer Flotte von 3,67 Mill. Tonnen haben entsprechende Auskünfte gegeben, für die übrigen Reedereien konnten sachverständige Schätzungen vorgenommen werden. Es handelt sich bei diesen Angaben ausschließlich um Einnahmen und Ausgaben in fremder Währung, Reichsmarkbeträge sind also ausgeschaltet. Diese Erhebungen haben zu einem ganz andern Ergebnis geführt. Während die Schätzung des statistischen Reichsamtes sich auf einen Aktivsaldo von 26 Mill. RM. beläuft,[96]) kam man bei diesen Erhebungen auf 370,7 Mill. RM.[97]). Man kann sich eigentlich kaum vorstellen, wie ein Irrtum in diesem Ausmaß möglich war. Die Schiffahrt hat natürlich ein Interesse an der Beseitigung dieses Irrtums, um zu zeigen, in welch starkem Umfang sie als Devisenbringerin und als Faktor zur Aktivierung der Zahlungsbilanz beigetragen hat. Die andern Schätzungen vor 1931 werden wohl dementsprechend auch nicht der Wirklichkeit entsprechen und ein Vergleich der verschiedenen Jahre kann nur dann das Ausmaß der einschrumpfenden Tendenz zeigen, wenn die Fehler bei den Schätzungen der verschiedenen Jahre verhältnismäßig gleich hoch sind.

Zusammenschlußbewegung in der deutschen Seeschiffahrt.

Infolge der Schiffahrtskrise setzte die Zusammenschlußbewegung, die schon vor dem Kriege in der Weltschiffahrt bemerkbar war, nach dem Völkerringen in verstärktem Maße ein. Die gemeinsame Not schuf dafür günstige Voraussetzungen. Auch bei den deutschen Reedereien ist dieser Zusammenschluß- und Rationalisierungsprozeß deutlich zu beobachten.[98]) Um die Geschäftskosten herabzusetzen und die Betriebsmittel rationeller verwerten zu können, erfolgte im Jahre 1926 die Fusion des „Norddeutschen Lloyd" mit der Roland-Linie, der Hornlinie mit der Hamburg-Bremer-Afrikalinie. Die Hamburg-Amerika-Linie, die bereits 1920 die Levantelinie vollständig übernommen hatte, schloß 1926 Fusionsverträge mit der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos zwecks Zusammenfassung der wirtschaftlichen und organisatorischen Kräfte zu einem Betriebe ab.[99])

Das Gemeinschaftsabkommen Hapag-Lloyd.

Seit 1925 ist versucht worden, die beiden deutschen Großreedereien zu einem Pool [100]) zusammenzuschließen, was nach Überwindung großer Schwierigkeiten erst im März 1930 gelang. Die beiden Gesellschaften haben in einem Vertrag von 50jähriger Dauer beschlossen, ihre gesamte wirtschaftliche Betätigung, unter Verzicht jedweden Vorrangs, in gegenseitiger Förderung und Unterstützung nach einheitlichen Gesichtspunkten auszuüben.[101]) Durch die erfolgte Verstän-

---

[96]) + 32 Mill. RM. aus Passagierverkehr, — 6 Mill. RM. aus Frachtverkehr = 26 Mill. RM. (siehe oben).

[97]) Hamburger Fremdenblatt vom 11. 1. 1933.

[98]) H. G. Pauls: Die Konzentration in der deutschen Linienschiffahrt (Wirtschaftskurve 1927, Heft 1.)

[99]) Deutschlands Großschiffahrt im Jahre 1928, S. 11.

[100]) Gleichmäßige Beteiligung beider Gesellschaften am Reingewinn.

[101]) Geschäftsbericht der Hapag 1930, S. 4—5. Vgl. P. Schulz-Kiesow: Das Gemeinschaftsabkommen Hapag—Lloyd, in: „Wirtschaftsdienst" H. 13 vom 28. 3. 30, Seite 525.

digung wurde eine Schiffstonnage von rund 2 Millionen Tonnen in einer Han[d] vereinigt. Der Hauptgrund des Zusammenschlusses ist in der Depression au[f] dem Frachtenmarkt zu suchen.

Bei einer kritischen Stellungnahme darf die große Gefahr, daß dieser durch den Zusammenschluß entstandene Block, möglicherweise die gerade in de[r] Seeschiffahrt so unumgänglich notwendige Beweglichkeit verliert, nicht verschwie[-] gen werden. Andererseits ist die einzelne Reederei aber allein wohl kaum im stande, der ausländischen Konkurrenz zu begegnen. Durch die großen Subven[-] tionen besonders amerikanischer Schiffahrtsgesellschaften[102]) und den niedriger[en] Zinssätzen im Ausland, hat in Amerika, England und auf dem Kontinent ei[n] Wettbauen eingesetzt, das die schon bestehende Übersetzung in der Luxuspassagier[-] fahrt verschärft. Für die deutsche Werftindustrie hat dieser Zusammenschluß ehe[r] Nachteile als Vorteile gehabt, denn dadurch fielen die Konkurrenzbauten, di[e] bisher zwischen diesen beiden Unternehmungen üblich waren, zum größten Teil weg.

Die Einigung der deutschen Großschiffahrt ist dann durch Vertragskombi[-] nation der Hapag-Lloyd-Union mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampf[-] schiffahrtsgesellschaft vervollständigt worden.[103]) Sie schlossen einen 10jährigen Vertrag, der eine gemeinsame Fahrt unter poolmäßiger Verteilung des Ergeb[-] nisses vorsieht. Mit diesem Vertrag wurden zwei wesentliche Punkte erfüllt: Di[e] Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der Hamburg-Süd in ihrer bisherigen Struktur und die notwendige Rationalisierung der deutschen Südamerika-Dienste, Ausschaltung der Konkurrenz, Zusammenfassung aller Kräfte.[104]) Mi[t] diesen beiden Zusammenschlüssen ist praktisch ein deutscher Schiffahrtsblock errich[-] tet, dem sämtliche deutsche Großreedereien angehören und der ein sehr weitgehen[-] des deutsches Monopol besitzt. Für die Verlader wird dies wohl kaum Unzu[-] träglichkeiten zur Folge haben, da die internationale Konkurrenz stark genug ist, um eine Ausnützung der Machtposition des deutschen Schiffahrtsblocks im Keime zu ersticken. Welche Gefahren aber in der Schaffung großer Schiffahrtsblocks liegen, zeigt der Zusammenbruch des englischen Royal-Mail-Konzerns. Hier ver[-] suchte man durch Auflösung wieder zu Konkurrenzfähigkeit und Rentabilität zu kommen.[105])

b) Die Kreditgarantie des Reiches für die Linienschiffahrt

Die Schwierigkeiten für die deutsche Schiffahrt wurden infolge der Schrumpfung des Welthandels und Weltreiseverkehrs, der Zwangsmaßnahmen auf nationalem und außenwirtschaftlichem Gebiet, Valutaabwertung und Devisenbewirtschaftung immer größer. Sie wurden noch durch die deutsche Agrar- und Zollgesetzgebung und die Autarkiebestrebungen in der ganzen Welt verschärft. Die schwierige Lage wird besonders deutlich aus den Auflegungsziffern ersichtlich: Ende 1931 waren 25 %, am 1. 6. 1932 34 % der deutschen Handels-

[102]) Vgl. Ausführungen S. 36.

[103]) Berliner Tageblatt vom 11. 5. 31, Nr. 219.

[104]) Hamburger Fremdenblatt vom 11. 5. 1931.

[105]) Nach dem Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd, Bremen 1932, wird eine Wiederverselbständigung der Verwaltungen der von ihm und ihm nahestehenden Gesellschaften betriebenen europäischen Fahrt angestrebt, dagegen nicht in der Ueberseefahrt.

flotte unbeschäftigt. Als im September 1931 die Pfundabwertung sämtliche Kalkulation über den Haufen warf und dann die Rückzahlung großer Verbindlichkeiten fällig wurde, bestand nur noch „die Möglichkeit der Zahlungseinstellung oder der Staatshilfe.“ [106])

Hapag und Lloyd erhielten nun Anfang 1932 zunächst je 8 Mill. RM. Überbrückungskredit von der Reichskredit A. G. mit der hohen Zinsbelastung von 11 % gegen Hergabe mehrfacher Sicherheiten,[107]) ebenso die Hansa und Hamburg-Süd je 1,5 Mill. und Neptun 1 Mill. RM. Der Kredit lief am 1. 4. 1932 ab. Da diese Regelung nur eine Behebung der akuten Kassenschwierigkeiten, also nur eine Übergangslösung darstellte, wurde der drohende Zusammenbruch der Hapag-Lloyd-Union durch einen Vertrag, der zwischen den Reedereien, dem beteiligten Bankenkonsortium und der Reichsregierung geschlossen wurde, verhindert. Das Reich übernahm eine Garantie von 70 Mill. RM. zur Sicherung der bis zum Februar 1933 laufenden deutschen Konsortialkredite und das Bankenkonsortium verlängerte die bisherigen Forderungen von zusammen 140 Mill. RM. bis zu demselben Termin. Es wurde besonders hervorgehoben, daß durch diese Hilfe die private Unabhängigkeit der Gesellschaft nicht angetastet werde.

Die einzige Bedingung, die vom Reich gestellt wurde, war eine einschneidende Bilanzbereinigung und eine Überprüfung der gesamten Organisation. Von weitgehenden Rationalisierungsmaßnahmen erwartete man eine erhebliche Kostenverringerung.[108]) Dazu sollte die Einheitlichkeit der Geschäftsführung wesentlich beitragen, wobei insbesonders die Bildung eines gemeinsamen Aufsichtsrats von Bedeutung war. Die vertraglichen Beziehungen untereinander wurden dahingehend klargestellt, daß in Zukunft der Ausgleich von Gewinn und Verlust unter vorheriger Berücksichtigung der für jede Gesellschaft erforderlichen Abschreibungen erfolgen sollte. Bei dem gemeinsamen Fahrprogramm ist man der Sicherheit halber von einem 35%igen Verkehrsrückgang gegenüber dem Vorjahr ausgegangen. Die Kapitalzusammenlegung bei der Hapag-Lloyd-Union erfolgte nach längeren Verhandlungen im Verhältnis 3:1. Ihre Auswirkungen und die Art der ganzen Bilanzbereinigung ersehen wir aus den im Geschäftsbericht der Hapag-Lloyd-Union für 1932 enthaltenen Eröffnungsbilanzen. Der instruktiven Wirkung wegen soll hier das ganze Zahlenmaterial in gedrängter Form dargestellt werden:

Betriebszahlen und Sanierungsangaben.[109])
(in Mill. RM.)

	Hapag	Lloyd
Gesamtergebnis	20,36	18,09
Aufwendungen	24,98	27,29
Betriebsverlust	—4,62	—9,20

[106]) Frankfurter Zeitung vom 10. 6. 1932.

[107]) Hamburger Fremdenblatt vom 13. 2. 1931.

[108]) Die dadurch entstehenden Minderausgaben wurden auf zusammen 45 Mill. RM. geschätzt.

[109]) Hamburger Fremdenblatt vom 25. 5. 1932, vgl. Wirtschaftsdienst vom 3. 6. 1932, H. 22.

Sondereinnahmen und Buchgewinn.

	Hapag	Lloyd
Freigabe	37,77	24,06
Reservefonds	12,78	46,55
Sonderrücklage	25,25	
Kapitalzusammenlegung . .	106,40	99,00
Einziehung eigener Aktien .	0,13	4,11
	182,33	173,72

Verwendung:

	Hapag	Lloyd
Abschreibungen	153,70	140,52
Sonderreserve	24,00	24,00
Verlusttilgung	4,62	9,20
	182,33	173,72

Die Abschreibungen betragen bei der Hapag etwa 42 % und beim Norddeutschen Lloyd 39 % des Buchwertes der Anlagen Ende 1930. Die Ansprüche auf 144 Mill. RM. Freigabegelder und den Restbetrag von Zinsen in Höhe von 34 Mill. auf die früheren Freigabegelder sind bis zur völligen Abdeckung der mit Reichsgarantie gegebenen Kredite dem Reich übereignet worden. Die gesamten Überbrückungsmaßnahmen galten nur für das Jahr 1932. Darüber hinaus konnten weitere Vorkehrungen nicht getroffen werden, weil die ganze Entwicklung der Seeschiffahrt nicht schätzbar übersehen werden kann. Die Hapag unterstrich in ihrem Geschäftsbericht den vorläufigen Charakter der ergriffenen Maßnahmen: „In der Hilfeleistung des Reichs ist nichts mehr als eine unvollkommene Überbrückung der Schwierigkeiten im laufenden Geschäftsjahr und noch keineswegs eine Sanierung der deutschen Schiffahrt zu erblicken. Diese kann restlos nur mit einer Besserung der Gesamtkonjunktur erreicht werden." [110]) Der Norddeutsche Lloyd betonte, daß bei einer Fortdauer des kaum noch zu überbietenden Protektionismus in fast allen andern Schiffahrt treibenden Ländern, die deutschen Reeder gezwungen wären, in Zukunft die Unterstützung der öffentlichen Hand in Anspruch zu nehmen.[111])

Die Frage, ob den der Hapag-Lloyd-Union nahestehenden Schiffahrtsgesellschaften (der Hamburg-Süd, der Hansa und den beiden Afrikareedereien) ebenfalls Kredite unter Reichsgarantie gewährt werden sollten, wurde dadurch entschieden, daß die staatlichen Stellen es ablehnten, die Kreditgarantie für die Linienschiffahrt über 70 Mill. RM. hinausgehen zu lassen. Der dringende Bedarf dieser Reedereien wurde deshalb zunächst von der Union befriedigt, zumal von den 70 Mill. für besondere Zwecke bereits 12 Mill. vorgesehen waren.[112]) Da die meisten deutschen Schiffahrtsgesellschaften sanierungsbedürftig waren, sind auch noch verschiedene andere Kapitalzusammenlegungen zwecks Bilanzbereinigung vorgenommen worden. Z. B. hat die Hamburg-Süd, die im Jahre 1931 mit einem Verlust von 1,1 Mill. RM. ohne Abschreibungen abschloß, ihr Ka-

[110]) Geschäftsbericht der Hamburg-Amerika-Linie 1931, S. 6.

[111]) Geschäftsbericht des Norddeutschen Lloyd, 1931, S. 5.

[112]) Kölnische Zeitung vom 3. 5. 1932.

pital im Verhältnis 3:1 zusammengelegt.[113]) Bei den Afrikalinien (Woermann-Linie A. G. und Deutsche Ost-Afrikalinie) betrug der Kapitalschnitt 10:3.[114])

Daß das Jahr 1932 trotz weiter einschrumpfendem Geschäft und Pfundentwertung für die deutsche Schiffahrt nicht ganz so schlimm verlief, wie angenommen wurde, beweist die Tatsache, daß die bei Hapag und Lloyd bei der Sanierung gelegte Sonder-Reserve von je 24 Mill. RM. nach Angaben der Hapag kaum zur Hälfte gebraucht werden wird.[115])

c) Subventionswünsche und Reichshilfe für die Trampschiffahrt.

Nach Giese ist es eine allgemeine Erscheinung, daß sich eine ungünstige Wettbewerbslage zuerst und am schwersten auf die Trampschiffahrt auswirkt.[116]) So wurden die deutschen Trampreedereien von der Depression auf allen Frachtenmärkten infolge der Einschränkung des Verkehrsvolumens noch schwerer als die Linienschiffahrt betroffen. Da nach der Abkehr Englands und Skandinaviens vom Goldstandard sich die Konkurrenzverhältnisse in beträchtlichem Maße zu ihren Ungunsten verschoben hatte,[117]) wurde dadurch ihre Lage noch verschlechtert. Eine besondere Rolle hat auch die deutsche Handelspolitik gespielt, die gerade im Gebiete der Ostsee zu einer starken Verminderung des Verkehrs geführt hat.

Infolge dieser ungünstigen Entwicklung wurde die Existenz der meisten größeren Trampreedereien ernstlich bedroht, denn die festen Lasten konnten nicht entfernt so stark gesenkt werden, daß sich ein Ausgleich mit den gesunkenen Einnahmen hätte erzielen lassen. Besonders dringlich war die Frage der Ablösung holländischer Hypothekarkredite, da die holländischen Schiffshypothekenbanken Schiffe in erheblichem Umfang beliehen hatten und nicht mehr stillhalten wollten. Die deutsche Trampschiffahrt, die sich auf 0,7 Mill. Tonnen = 15 % der deutschen Handelsflotte beläuft,[118]) berief sich bei ihren Subventionsforderungen auf das gewichtige Argument, daß die Schiffahrt ein wesentlicher Aktivposten der Zahlungsbilanz sei. Die Schätzungen lauteten auf 340 Mill. RM., die 1929 nach Abzug der Ausgaben an Devisen eingefahren wurden.[119])

Es wurde deshalb aus Kreisen der deutschen Trampschiffahrt ein Gesuch an die Reichsregierung gerichtet, in dem eine Subvention für diejenigen Reedereien gefordert wurde, deren Existenz durch die gegenwärtige Krise bedroht sei. Die Regierung hatte die auf etwa 8—10 Mill. RM bezifferten generellen Subventionswünsche zunächst einmal abgewiesen und um konkrete und erfüllbare Vorschläge gebeten. Die daraufhin gebildete Kommission der Reeder kam zu folgendem Vorschlag:[120]) das Reich solle den notleidenden Trampreedereien zinslose Darlehen von insgesamt 7,3 Mill. RM. gewähren, mit denen die Reeder in der Lage seien, ihren Betrieb bis zum 1. Juli 1932 durchzuhalten. Ein Teil-

[113]) Hamburger Fremdenblatt vom 14. 6. 1932.

[114]) Hamburger Fremdenblatt vom 8. und 11. 6. 1932.

[115]) Hamburger Fremdenblatt vom 23. 11. 1932.

[116]) K. Giese: Das Seefrachttarifwesen, Berlin 1925, S. 67/68.

[117]) Vgl. insbesonders die immer weitere Verdrängung der deutschen Tonnage in der Ostsee (Wirtschaftsdienst vom 5. 2. 1932).

[118]) Frankfurter Zeitung vom 16. 2. 1932.

[119]) Frankfurter Zeitung vom 16. 2. 1932.

[120]) Wirtschaftsdienst vom 19. 2. 1932, S. 232.

betrag von 3,7 Mill. solle sofort, der Rest in monatlichen Zuschüssen gezah[lt] werden. Durch diesen Betrag sollten rund 1,6 Mill. RM. Schulden in fremd[er] Währung abgedeckt werden. Außerdem sollte ein Betrag von 1,8 Mill. als Ab[-] wrackbeihilfe bereitgestellt werden. Dieser Vorschlag wurde abgelehnt und darau[f] hingewiesen, daß eine derartig kostspielige Teillösung nicht diskutabel sei, zumal sich damit nach dem 1. Juli 1932 die Notwendigkeit weiterer Kreditgewährun[g] ergeben würde.

Da das Reich der Not in der Trampschiffahrt aber irgendwie begegne[n] mußte, wurde ein Abwracksubventionsplan für die Trampschiffahrt ausgearbeite[t,] der mit dem späteren Abwrackplan für die gesamte Seeschiffahrt verkoppel[t] wurde.[121]) Bei der Reichsbürgschaft von 77 Mill. RM. zur Stärkung der See[-] schiffahrt wurde dann ein Betrag von 7 Mill. RM. für die mittleren und di[e] Trampreeder bestimmt. Das Reich erklärte sich darnach bereit, Reichsgarantie[n] für Bankkredite zu übernehmen und zwar bei solchen Reedereien, die zwar in ihrem Bestand gefährdet sind, durch einen erleichterten Kredit aber erhalten wer[-] den können und die in ihren Inhabern Gewähr für die erfolgreiche Fortsetzun[g] der Reederei bieten. Reeder, die in Liquiditätsschwierigkeiten waren, sollten als[o] einen Wechselkredit erhalten, der, wie bei der Linienschiffahrt, vom Reich garan[-] tiert wurde und für den Sicherheiten gestellt werden mußten. Wo auch schlecht[e] Sicherheiten nicht mehr gestellt werden konnten, lehnte die eingesetzte Prüfungs[-] kommission die Unterstützung ab und empfahl einen Vergleich mit den Gläubigern.

Wenn es auch gelang, mit dieser 7 Mill. Reichsbürgschaft einen großen Teil der deutschen Trampreeder zu erhalten, so war damit aber noch kein Schif[f] mehr in Fahrt gesetzt. Die Trampreeder verfolgten daher noch einen andern Weg. Von dem Standpunkt ausgehend, daß Industrie und Landwirtschaft durch Zölle, die inländischen Verkehrsunternehmen durch feste Tarife geschützt sind, glaubten sie Anspruch auf ähnliche Protektion erheben zu dürfen. Es wurde nun für die großen Verluste infolge der Pfundentwertung eine Art „Valutaausgleichshilfe" erstrebt.[122]) Für jede in Fahrt befindliche B. R. T. sollte eine bestimmte Beihilfe gewährt werden, etwa ein monatlicher Zuschuß von ½ Mill. RM. Die Reeder rechneten dadurch etwa 0,6 Mill. Tonnen in Fahrt setzen zu können, wodurch 15 000 Seeleute und etwa 10—15 000 in verwandten Gewerben Tätige Arbeit finden könnten. Die 0,6 Mill. Tonnen würden ca. 6 Mill. RM. monatlich an Devisen einfahren. Das Transportvolumen im Welthandel sei wohl gewaltig zurückgegangen, aber nicht so stark, wie der Beschäftigungsgrad der deutschen Trampreeder, der durch die niedrigen Pfundraten verursacht sei. Da die Trampschiffahrt weniger mit dem Gütertransport von und nach Deutschland beschäftigt ist, sondern auf allen Fahrtgebieten der Welt Beschäftigung sucht, ist sie der Konkurrenz der ausländischen Reedereien mehr ausgesetzt, als die Linienschiffahrt.

In Fahrt befanden sich Anfang 1932 von den 700 000 Tonnen deutscher Trampschiffe nur noch 100 000 Tonnen, die noch die laufenden Kontrakte fuhren. Durch das erwähnte Reedereiprojekt sollte der größte Teil der stilliegenden Flotte in Fahrt gesetzt werden können. Dieser Plan konnte aber infolge der ablehnenden Haltung des Reichs nicht verwirklicht werden.

---

[121]) Vgl. spätere Ausführungen S. 79.

[122]) Frankfurter Zeitung vom 28. 4. 1932.

Anhang.

Kurze Uebersicht über die Schiffahrtssubventionen in den wichtigsten Schiffahrtsländern.

Um ein ungefähres Bild von dem Ausmaß des Subventionssystems in der Weltschiffahrt zu bekommen, soll im folgenden die staatliche Schiffahrtspolitik der wichtigsten Länder in kurzen Zügen dargestellt werden.[123])

Argentinien: Vorbehalt der Küstenschiffahrt für die nationale Flotte, Staatsflottenbetrieb, Gewährung von Prämien für den Bau von Schiffswerften, Fahrtprämien für Küsten- und Überseefrachtdienste.

Australien: Vorbehalt der Küstenschiffahrt, doch ist dessen Aufhebung in Aussicht genommen. Die Staatsflotte, die mit großem Defizit gearbeitet hatte (Verlust 1923—28 ungefähr 2,5 Mill. Lstg.), wurde 1928 aufgelöst und an die White Star Line verkauft. Es werden noch Postsubventionen vergeben.

Belgien: Reorganisation und Stützung des Lloyd Royal Belge durch Staatsbeteiligung.[124]) Es bestehen Pläne zur Errichtung einer nationalen Kreditgesellschaft, die an Schiffahrt und Schiffbau Bau- und Betriebssubventionen zu zahlen hätte. Garantieübernahme und Zinszuschüsse.

Brasilien: Unterstützung durch Befreiung von Steuern und Zollgebühren. Weitgehende Subventionierung des Lloyd Brasileiro, bei dem der Staat Hauptaktionär ist; Subventionen für Küsten- und Flußschiffahrt; Vergebung von Schiffbauprämien.

Chile: Vorbehalt der Küstenschiffahrt für die nationale Flotte, Unterstützung der übrigen Schiffahrt durch Kredite; staatliche Bürgschaftsübernahme für Schiffsbauanleihen, Vergebung von Postsubventionen.

Dänemark: Staatshilfe nur im allergeringsten Ausmaß, Kredite an ausländische Besteller für Schiffsneubauten auf dänischen Werften; Unterstützungsfonds für Segelschiffsflotte.

Frankreich: Es ist das klassische Land der Schiffahrtssubventionen seit den Zeiten des Merkantilismus [125]) und übertrifft alle übrigen Länder in der

[123]) Grosvenor M. Jones: Government Aid to Merchant Shipping, Washington 1925. E. W. Schiedewitz: Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau in den Nachkriegsjahren 1919/30, Hamburg 1931. M. de Vries: Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt. Berlin 1930. J. E. Saugstad: Shipping and Shipbuilding Subsidies, Washington 1932. Hansa, Okt. 1931, S. 1478 ff. Hamburger Fremdenblatt vom 8. 10. 1932. Deutsche Allgemeine Zeitung vom 2. 12. 1932.

[124]) Vgl. M. de Smeet: Subventionierung von Reedereien in Belgien. (In „Wirtschaftsdienst", Heft 32, 1927.)

[125]) R. Meeker: History of shipping subsidies, 1905, S. 42, nennt Frankreich „the bounty-giving nation par excellence". Vgl. Fr. Guckenmusz: Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien, Hamburg 1914.

Mannigfaltigkeit der seiner Schiffahrt gewährten Unterstützungen. Die wichtigsten davon sind: Linien- und Postsubventionen (für 1931/32 sind 196 Mill. Franken bewilligt worden; von 1923 bis 1931 sind 986 Mill. Frs. bezahlt worden); für Baudarlehen besteht ein Fonds von 1 Milliarde Frs., aus dem bisher bis zu 85 %, neuerdings sogar der gesamte Baupreis als Darlehen bis zu 20 Jahren bewilligt wird. Die Zinsrate beträgt nur 2,2 %, die überschießenden Zinsen trägt der Staat. Die weiteren Unterstützungen umfassen: jährliche Zuwendung an den Pensionsfonds der Seeleute, für den 1931/1932 193 Mill. Frs. bewilligt wurden; Subventionen für Tankschiffe, Versicherungshilfe für Großschiffe, Zollfreiheit für eingeführtes Schiffbaumaterial, vertragliche Verlustdeckung bei verschiedenen Werften, Regierungsgelder für den Ausbau von Häfen etc. Im Ganzen betrug aber nach Siegert die Gesamtsumme der Subventionen im Jahre 1927 viel weniger als im Jahre 1913.[126])

Griechenland: Geringe Subventionierung der Küstenschiffahrt. In Aussicht genommen sind Betriebs- und Bausubventionen für die Erneuerung der besonders überalterten Flotte.

Großbritannien und Irland: Es zahlt zwar keine direkten Subventionen, doch bestehen teilweise hohe Postkontrakte und Admiralitätssubventionen;[127]) Versicherungshilfe bei der Versicherung der neuen Cunardschiffe; Bürgschaftsübernahme und Zinsverbilligung durch die Trade-Facilities Acts und die Loans-Guarantee-Acts: Garantierte Darlehen in England von 23 Mill. Lstg. und in Irland von 14 Mill. Lstg., effektive Zinserleichterung 1,5 %, jährliches Zinsgeschenk von ungefähr 445 000 Lstg.; die Subventionen durch Zinsverbilligung beträgt zusammen 4,45 Mill. Lstg. = 89 Mill. RM. Ende März 1927 trat die Trade-Facilities Act außer Kraft, dagegen besteht die Loans-Guarantee Act der Nordirischen Regierung noch heute. Während die englischen Reeder entsprechend ihrer ganzen Tradition und der ihres Landes direkte Subventionen ablehnten, läßt sich bei fortschreitender Krise immer mehr die Neigung der englischen Reeder, Hilfe beim Staat zu erbitten, feststellen.

Holland: Subventionierung nur in ziemlich geringem Maße. Der Kgl. Holländische Lloyd erhält Kassenvorschüsse; Anleihen an 2 weitere Gesellschaften; vorübergehende Unterstützung des holländischen Schiffbaus, in den letzten Jahren nicht mehr. Im Mai 1932 wurde jedoch ein Gesetzentwurf über Regierungshilfe für die Seeschiffahrt angenommen; die daraufhin gegründete Finanzierungsgesellschaft gewährt unterstützungsbedürftigen Reedereien Darlehen.

Italien: Ähnlich wie in Frankreich besteht ein ständig im Ausbau begriffenes Subventionssystem, auch hier stark durchsetzt mit politischen Gesichtspunkten. Die hauptsächlichsten Unterstützungen sind: Linien- und Postsubventionen, Bauprämien (i. J. 1931/32 62 Mill. Lire); für diese beiden Subventionsarten sind für die Periode 1925/26 bis 1946/47 ohne die letzten Erhöhungen 4,56 Milliarden Lire ausgesetzt. Baudarlehen: Fonds von 1 Milliarde Lire, Darlehen bis zu 60 % des Baupreises, die Regierung übernimmt 2,5 % der

[126]) Vgl. Tabelle S. 37.

[127]) Diese Subventionen sollen die Extraausgaben für besondere Ausrüstung militärischen Charakters (such as protected steering gears and engine rooms and stiffening for gun plattforms), die für den Schiffseigentümer keinen wirtschaftlichen Wert haben, ausgleichen. Vgl. Saugstad: Shipping and shipbuilding subsidies, S. 204, Washington 1932.

Zinſen bei im Inland gebauten Schiffen, 1 % bei Auslandsbauten.[128]) Von den weiteren Unterſtützungen ſind von Wichtigkeit: Zollbefreiung auf Schiffsbaumaterial, 10jährige Befreiung von der Einkommenſteuer für neue Schiffe, Schnelligkeitsprämien, Verſicherungshilfe für die neuen Großſchiffe, Betriebsprämien für die nichtſubventionierte Schiffahrt, ſchließlich Abwrackprämien. Für 1932 beſtanden folgende Subventionen:[129])

251,4	Mill. Lire	Subventionen für die Linienſchiffahrt,
70,0	„	Subventionen für die Trampſchiffahrt,
57,0	„	Schiffbauprämien,
10,0	„	Zinszuſchüſſe,
5,0	„	Abwrackprämien (je Tonne 25 Lire),
393,4	Mill. Lire.	

Japan: Es betreibt eine ausgeprägte protektioniſtiſche Schiffahrtspolitik; ſchon vor dem Kriege beſtanden Subventionsmaßnahmen. Heute Vorbehalt der Küſtenſchiffahrt, Zollrückvergütungen auf eingeführtes Schiffsbaumaterial, Schiffsbaudarlehen, Darlehensfonds zum Bau von Motorſchiffen (bis zu ⅔ des Bauwertes auf 15 Jahre, 2%ige Zinsübernahme); Linien- und Poſtſubventionen, Darlehensgarantien.

Kanada: Ein großer Teil der Handelsflotte befindet ſich in Staatshänden und arbeitet mit erheblichen Verluſten. (Geſamtverluſt am Mai 1931 57,6 Mill. Dollar). Außerdem erhalten zahlreiche Reeder Poſtſubventionen; Unterſtützungsmaßnahmen für die Werftinduſtrie ſind in Ausſicht genommen.

Norwegen: Förderung der Kreditmöglichkeiten durch ſtaatliche Gründung eines Schiffshypothekeninſtituts. Abgeſehen von der Unterſtützung einzelner Linien ſind die Unterſtützungsmaßnahmen unbedeutend; es beſtehen Steuervergünſtigungen.

Polen: 85 % der Flotte befinden ſich in Staatshänden; Geſetz zur Förderung der polniſchen Seeſchiffahrt 1925, in dem Schiffbauprämien, Bürgſchaftsübernahmen, Fahrtprämien, Zollvergünſtigungen vorgeſehen ſind. Die baren Subventionen betragen jährlich in den letzten Jahren ungefähr 1,2 Mill. Zloty.

Portugal: Indirekte Unterſtützung durch die faſt in keinem andern Lande mehr vorkommende Flaggendiskrimination; Prämien und Kredithilfen zur Förderung des Schiffsbaus, Steuerprivilegien.

Rumänien: Staatsflottenbetrieb.

Rußland: Die geſamte ruſſiſche Tonnage befindet ſich im Beſitz der ſtaatlichen „Sowtorgflot“. Authentiſches Material über die Finanzgebarung liegt nicht vor.

Schweden: Generell ſubventionsfrei; ſtaatliche Hilfe zur Finanzierung von Neubauten durch Reedereidarlehensfonds, Schiffshypothekenkaſſe, Handels- und Schiffahrtsfonds.

Spanien: Schon vor dem Kriege beſtand ausgedehnte Subventionierung. Heute werden Subventionen in den verſchiedenſten Formen gegeben: Betriebs- und Schiffbaukredite, Schiffbau- und Meilenprämien, indirekte Unterſtützung durch gewiſſe Abgabebefreiungen, Vorbehalt der Küſtenſchiffahrt.

---

[128]) Wirtſchaftsdienſt, vom 13. 5. 1932, S. 665.

[129]) Vgl. E. T. Chamberlain: Italien Ship-Subsidy-Syſtem, Waſhington 1928.

Türkei: Staatliche Bürgschaft für Anleihen, Vorbehalt der Küstenschiffahrt, geringe indirekte Unterstützung.

Ungarn: Subventionierung der Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Steuervergünstigungen.

Vereinigte Staaten von Amerika: Es ist das Rekordland der Schiffahrtssubventionen und hat schon vor dem Kriege größere Postsubventionen gegeben.[130]) Während des Krieges wurde eine große Staatsflotte für 3,2 Milliarden Dollar aufgebaut,[131]) deren Defizit innerhalb 10 Jahren 250 Mill. Dollar erreichte.[132]) Infolge dieser ungeheuren Verluste war man bestrebt, die Shipping-Board-Tonnage zu privatisieren, was wiederum nur unter großen Verlusten möglich war. Die Verkaufsbedingungen waren so günstig, daß diese Maßnahme als indirekte Subventionierung großen Stils bezeichnet werden muß. Im übrigen wurden in großem Maße Darlehen durch den Merchant Marine Act gewährt, der Baufonds betrug 1928 250 Mill. Dollar; Betriebs- und Bausubventionen. Umfangreiche Subventionierung durch hohe Postkontrakte, sonstige Vergünstigungen in Form von Steuerbefreiungen usw. Die Verhältnisse liegen in den Vereinigten Staaten insofern besonders, als die Bau- und Betriebskosten dort wesentlich höher sind als in Europa.[133]) Die Subventionierung wird aber in einem solchen Ausmaß betrieben, daß nicht nur diese Differenzen in der Kostenrechnung voll gedeckt sind, sondern auch die verbleibenden Subventionen eine Rekordhöhe darstellen. Präsident Hoover berechnete die direkten und indirekten Unterstützungen der Seeschiffahrt der U.S.A. auf etwa 100 Mill. Dollar jährlich.[134])

Die übrigen Länder: Subventionen werden auch in den meisten unbedeutenden und hier nicht erwähnten Schiffahrtsländern gezahlt, wobei aber der Umfang dieser Flotten für die Weltschiffahrt keine erhebliche Rolle spielt. Trotzdem werden die frei arbeitenden Reedereien naturgemäß benachteiligt, soweit sie im Operationsgebiet der subventionierten Kleinschiffahrtsländer fahren.

Berechnung des Gesamtumfangs der Subventionierung der Weltschiffahrt.

Bei dem Versuch, internationale Vergleich[e] über den Umfang der Subventionierung der Weltschiffahrt anzustellen, stößt man auf große Schwierigkeiten. Die wirtschaftlichen und staatsrechtlichen Verhältnisse und die budgettechnischen Gewohnheiten sind in jedem Lande verschieden. Die meisten Staaten sind auch bemüht, die Höhe der Schiffahrtssubventionen nicht in ihrem ganzen Umfange der Öffentlichkeit mitzuteilen. Es liegen aber auch die Schwierigkeiten der Erfassung in der Struktur der Schiffahrtssubventionen selbst begründet. Während die unmittelbaren Subventionen noch relativ leicht zu erfassen sind, entziehen sich aber die mittelbaren Subventionen (Maßnahmen der Zoll- und

---

[130]) Vgl. Dunmore: Ship Subsidies, Boston u. New York 1907.

[131]) Steigerung von 7,9 Mill. Tonnen i. J. 1914 auf 18,4 Mill. Tonnen i. J. 1922.

[132]) E. Schiedewitz: a. a. O. berechnet die Gesamtausgaben der U. S. A. für ihre Staatsflotte mit Zinsen auf 5,15 Milliarden Dollar (S. 252).

[133]) Nach dem Shipping Board sind die Neubaukosten auf den U. S. A.-Werften etwa 40 % höher als in Europa.

[134]) Hamburger Fremdenblatt vom 8. 10. 1932.

Steuerpolitik, Ermäßigung der Kanal- und Hafengebühren, Vorbehalt der Küstenschiffahrt für die nationale Flotte, Subvention durch Ablenkungsvorgänge usw.) fast vollkommen der statistischen Erfassung. Nach Siegert [135]), der den Versuch gemacht hat, die Gesamthöhe der Subventionierung der Weltschiffahrt zu berechnen, ergibt sich folgendes [136]):

Zusammenstellung des Gesamtumfangs der Subventionierung der Weltschiffahrt (in Mill. RM.) [137])

Land:	1913	1927
Australien	4,94	10,00
Belgien	0,24	1,20
Brasilien	5,75	12,09
Bulgarien	0,28	0,28
Chile	0,49	1,01
Dänemark	0,53	0,53
Deutschland	7,06	—
Frankreich	55,35	22,83
Großbritannien und Irland	9,69	29,89
Holland	3,65	3,65
Italien	20,30	43,36
Japan	29,23	20,00
Kanada	12,27	30,86
Norwegen	3,54	3,54
Österreich	12,73	—
Rußland	15,18	? [138])
Spanien	10,15	17,00
U.S.A.	4,52	189,00
Übrige Länder	9,82	5,96
Insgesamt	205,72	391,20

Diese Zusammenstellung ergibt für das Jahr 1927 einen Subventionsbetrag von rund 390 Mill. RM., was der entsprechenden Zahl von 1913 gegenüber eine 90%ige Steigerung bedeutet. Da in dieser Aufstellung die lange Reihe der mittelbaren Subventionen nicht einbegriffen ist, und auch noch sicher wichtige unmittelbare Quellen fehlen, so dürfte die tatsächliche Subventionierung der Seeschiffahrt bedeutend höher sein. Besonders die großen Investitionen, die für den Ausbau von Häfen usw. nicht nur vor dem Kriege, sondern vor allem in der Nachkriegszeit ohne Rücksicht auf ihre privatwirtschaftliche Rentabilität gemacht worden sind, berechtigen nach Siegert dazu, die gesamte Subventionierung der Weltschiffahrt für 1927 auf einen Betrag von nicht unter 500 Mill. RM. zu schätzen.

---

[135]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 43.

[136]) Es ist zu bemerken, daß in diesen Zahlen die Subventionen für den Schiffbau nicht enthalten sind.

[137]) Dort, wo für einige Länder keine ausreichenden Nachkriegsangaben ermittelt werden konnten, wurden die Vorkriegssubventionen in die Berechnung für 1927 unter der sicher vielfach berechtigten Annahme eingesetzt, daß ein ähnlicher Subventionsbetrag auch 1927 der Seeschiffahrt zugewendet wurde.

[138]) Bei Rußland sind keine Zahlen bekannt geworden (Staatsflotte).

Neuere Zahlen über den Umfang der Subventionen der Weltschiffahrt finden sich in der Veröffentlichung von Saugstad [139]) vom U. S. Department of Commerce, der die folgende Zusammenstellung entnommen ist. Es sollen nur die 7 wichtigsten Länder aufgeführt werden:

Schiffahrtsubventionen der wichtigsten Länder.
(in Mill. Dollar, nach Einheitskursen berechnet)

Fiskaljahr	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32
Frankreich . .	3,32	3,78	5,63	6,43	8,28
Großbritannien	3,42	3,80	3,97	3,99	—
Italien . . .	13,97	14,29	15,24	15,43	20,93
Japan . . .	4,69	4,70	5,10	5,10	—
Kanada . . .	8,10	8,39	8,07	8,29	8,03
Norwegen . .	1,78	1,56	1,57	1,61	1,66
U.S.A. . . .	22,65	27,60	27,95	27,13	—
	57,93	64,12	67,53	67,98	(75,00)

Für 1931/32 kann nach den bisher bekannten Ziffern mit einer Gesamtsubvention der 7 aufgeführten Länder von etwa 75 Mill. Dollar gerechnet werden. Aus der obigen Tabelle ist die ansteigende Tendenz deutlich zu erkennen.

Es darf allerdings der so errechnete Gesamtbetrag nicht vollständig als „Subvention im üblichen Sinne bezeichnet werden, da in ihnen vornehmlich die Beträge enthalten sind, für die ganz erhebliche Gegenleistungen verlangt werden. Insbesondere die Zahlungen an die englischen Reedereien müssen durch umfangreiche Postbeförderungen verdient werden. Die Subventionen an die norwegische Schiffahrt werden fast ausnahmslos für die Aufrechterhaltung sonst unrentabler Linien in den Küstenbezirken bezahlt und große Teile der italienischen und französischen Schiffahrtssubventionen entfallen ebenfalls auf solche, die internationale Konkurrenz nicht berührende Dienste. Die Ziffern für die Vereinigten Staaten von Amerika müßten allerdings noch erheblich erhöht werden, wenn man die Zins- und Abschreibungsquoten für Fahrzeuge des Shipping-Boards und die Zinserleichterungen für den Neubau privater Schiffe einrechnen wollte, worauf mangels jeglicher Kalkulationsbasis verzichtet worden ist.

---

[139]) J. E. Saugstad: Shipping and Shipbuilding Subsidies, Washington 1932, (zusammengestellt in Wirtschaftsdienst vom 20. 5. 1932, S. 699).

2. Teil.

Kritische und systematische Untersuchung über die Berechtigung der Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

1. Gründe für Schiffbau- und Schiffahrtssubventionen.

Zur Rechtfertigung der Subventionsforderungen werden von Reeder- und Werftenseite verschiedene Argumente vorgebracht, von denen hier die wichtigsten geschildert und auf ihre Berechtigung hin untersucht werden sollen, wobei die speziell deutschen Verhältnisse im Vordergrund stehen.

1. Krise durch Ueberkapitalisierung während des Krieges und der Wiederaufbauperiode in der Nachkriegszeit.

Als die während des Krieges vorgenommene Ausweitung der Werften- und Schiffahrtskapazität infolge des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege in verstärktem Maße fortgesetzt wurde und die anderen Länder ohne irgendein wirtschaftliches Bedürfnis einander in ihrer Bautätigkeit übertreffen wollten und die Folgen in dem krassen Mißverhältnis von Auftragsbestand und Leistungsfähigkeit bei den Werften einerseits, von Tonnageangebot und Tonnagenachfrage in der Schiffahrt andererseits, eintraten, ergab sich in der Auffassung der Werften eine Art moralische Verpflichtung, den privaten Unternehmern die Wirtschaftlichkeit der im Interesse der Landesverteidigung gemachten großen Investitionen zu gewährleisten. Es ist schwer zu beurteilen, inwieweit dieser Grund als stichhaltig angesehen werden kann, denn man darf nicht vergessen, daß auch andere Industriezweige infolge des Krieges erweitert und ganz neue Industrien geschaffen worden sind, deren Kapazität mit Eintritt der normalen Verhältnisse wieder stark eingeengt werden mußte. Da die Aufrechterhaltung der Überkapazität eine Stabilisierung der Krise bedeutet, muß der Staat die Reduktion auf eine normale Basis begünstigen, und falls dies aus privater Initiative nicht möglich ist, diesen Prozeß durch staatliche Maßnahmen beschleunigen.

2. Erhaltung eines für den Staat unbedingt notwendigen Industriezweigs.

Der führende Gedanke in der Propagierung einer protektionistischen Schiffahrtspolitik ist das Argument, daß eine hochentwickelte bzw. aufwärtsschreitende Volkswirtschaft zu ihrem Bestand und ihrer gesunden Fortentwicklung einer eigenen starken Handelsflotte bedürfe. Es ist hier die Frage zu entscheiden, wie es sich mit der Berechtigung von Subventionsforderungen verhält,

wenn bei einer Krise ein besonders wichtiger Industriezweig (was sowohl die Werften als auch die Reedereien von sich behaupten können) gefährdet ist. Bevor man darangeht, einen solchen Industriezweig staatlich zu unterstützen und am Leben zu erhalten sucht, muß unbedingt untersucht werden, ob seine Kapazität den normalen Erfordernissen entspricht, oder ob sie anormal groß ist.

Man muß nun anerkennen, daß die deutsche Werftindustrie zu stark vergrößert wurde und daß deshalb die Forderung auf Aufrechterhaltung der gesamten vorhandenen Kapazität abgelehnt werden muß. Es ist eine Rationalisierung, bei der die nicht mehr lebensfähigen Betriebe ausscheiden müssen, unbedingt erforderlich. Die gesamte Werftindustrie darf natürlich nicht dem Untergang preisgegeben werden, denn es darf nicht außer acht gelassen werden, daß bei der rasch fortschreitenden Technik eine Stillegung der deutschen Werften auf längere Zeit von den bedenklichsten Folgen für ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den ausländischen Werften sein würde. Erfahrungen werden in der Praxis gesammelt, und nur eine Werft, die laufend beschäftigt ist, kann mit ihrem technischen Apparat auf der Höhe sein.

Theoretisch gesehen, haben die durch Subventionen hervorgerufenen Opfer (vermehrte Steuern, vermindertes Volkseinkommen) nur unter der Voraussetzung einen wirtschaftlichen Sinn, wenn in absehbarer Zeit ein solcher Mehrbedarf an Werftdiensten eintritt, daß ohne die jetzigen Subventionen künftig die Umstellungskosten größer wären, als die volkswirtschaftlichen Verluste infolge der Subventionen. Solche Umstellungskosten sind nach Helander: Ausbildung von gelernten Arbeitern, Bau von Spezialmaschinen und sonstigen Einrichtungen und Heranbildung organisatorischer Unternehmertätigkeit. Die Verluste bei den Umstellungskosten werden natürlich um so größer, je länger es dauert, bis eine volkswirtschaftlich rationelle Beanspruchung jener Faktoren wieder eintritt, nicht nur, weil sie in jedem Jahr eintreten, sondern weil die früheren Verluste inzwischen eine gesteigerte Bedeutung erhalten haben. Sollten die Subventionen die Umstellungskosten nicht übersteigen, so ist auch noch zu berücksichtigen, daß eine reicher gewordene Volkswirtschaft das Opfer solcher später eintretenden Umstellungskosten leichter auf sich nehmen kann, als dies vielleicht bei den Subventionsforderungen für die Gegenwart der Fall ist. „Sind die Opfer, die der Steuerzahler zu tragen hat, in the long run, geringer als die tatsächlichen dauernden Vorteile durch die eintretende Aktivierung der Verkehrsleistungsbilanz, so spricht nichts anderes gegen die Berechtigung der Subventionen, als unter Umständen auftauchende Zweifel, in wie weit man die Gegenwart zugunsten der Zukunft belasten darf [140]).

Die Schiffahrt kann sich mit dem gleichen Recht wie die Werften zu den für den Staat unbedingt notwendigen Wirtschaftszweigen zählen. Da durch eine ausgedehnte Schiffahrt die währungspolitische Notwendigkeit einer ausgeglichenen Forderungsbilanz erleichtert wird, wird dies oft von den Reedern als Argument für ihre Schutzwürdigkeit vorgebracht. Betreffs der deutschen Schiffahrt ist zu sagen, daß, im Gegensatz zur Werftindustrie, bei einem Vergleich mit den Vorkriegszahlen nicht von einer Überkapazität gesprochen werden kann; die Überkapazität in der Weltschiffahrt wurde von den anderen Ländern hervorgerufen. Bei einer evtl. Unterstützung der deutschen Schiffahrt muß aber beachtet werden, daß die meisten großen Industriezweige den Grund der unbe-

---

[140]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 70.

dingten Notwendigkeit für den Staat für sich in Anspruch nehmen können, und daß damit eine Flut von Subventionsforderungen hervorgerufen werden kann, die nie erfüllt werden könnten.

3. Subventionen zum Ausgleich der Selbstkosten.

Infolge besonderer wirtschaftlicher oder politischer Verhältnisse kann die Schiffahrt eines Landes mit höheren Selbstkosten zu rechnen haben, als ihre ausländischen Konkurrenten. In diesem Fall liegt es nahe, in Parallele zu dem Ausgleichszoll eine Ausgleichssubvention vom Staat zu verlangen. Um einen Ausgleich der Selbstkosten handelte es sich z. B. bei der Zinsrückvergütungsaktion der deutschen Regierung im Jahre 1927, durch die die Verhältnisse der deutschen Reeder bei der Kapitalbeschaffung denen der ausländischen Schiffahrt angepaßt werden sollten. Eine Benachteiligung in der Kalkulationsbasis kann auch durch währungspolitische Veränderungen eintreten, was bei dem Abgehen Englands und anderer Länder vom Goldstandard deutlich in Erscheinung trat [141]) [142]). Während die Reedereien der einzelnen Länder an einem völlig einheitlichen Markt konkurrieren müssen, haben sie in diesem Falle mit verschiedenen Selbstkosten zu rechnen. Bei dem ungeheuren Überangebot an Tonnage werden die Reedereien derjenigen Länder zuerst unrentabel, die mit den höchsten Selbstkosten belastet sind. Da eine Senkung der Selbstkosten in nötigem Maße meistens nicht mehr möglich ist, ersucht man den Staat, die Differenz zwischen den Selbstkosten des In- und Auslandes durch Subventionszahlungen auszugleichen. An die Möglichkeit, daß der Stat selbst die Reedereifunktion durch Verstaatlichung der Handelsflotte übernimmt und die Verluste auf die Steuerzahler abwälzt, wird heute kaum mehr gedacht, da nach dem Krieg mit den Staatsflotten in verschiedenen Ländern die schlechtesten Erfahrungen gemacht worden sind.

In den Vereinigten Staaten von Amerika, in denen sich infolge der schutzzöllnerischen Handelspolitik das allgemeine Preisniveau bedeutend über dem europäischen befindet, wurde die im höchsten Ausmaß getriebene Subventionspolitik mit dem Argument zu rechtfertigen versucht, daß diese staatlichen Unterstützungen nur einen Ausgleich für die 30—40 % höheren Selbstkosten in U.S.A. darstellen. Die amerikanischen Subventionen gehen aber über diesen Ausgleich beträchtlich hinaus [143]).

Subventionen, die nur einen Ausgleich der Selbstkostenrechnung darstellen, haben sicher ihre Berechtigung, wenn die Verschiedenheit der Kalkulationsbasis auf währungspolitischen oder kapitalmäßig bedingten Verhältnissen beruht und nicht auf eine Rückständigkeit in technischer Hinsicht zurückzuführen ist. Man muß sich aber bewußt sein, daß weltschiffahrtspolitisch gesehen auch diese Subventionen zu einer Steigerung der Welttonnage und damit zu einer weiteren Verschärfung der Schiffahrtskrise führen.

---

141) Vgl. Forderung einer Valutaausgleichshilfe der deutschen Trampreeder (vgl. Ausführungen S. 32).

142) Entsprechend den Ausgleichszöllen bei Valutadumping; von England wurden z. B. Zölle gegen Valutadumping auf Grund des Industrieschutzgesetzes von 1921 auf deutsche Waren gelegt (Ch. Leubuscher: Liberalismus u. Protektionismus. S. 79).

143) Vgl. Ausführungen S. 36.

4. Subv. zur Behebung der Arbeitslosigkeit im Schiffbau.

Zur Begründung und Rechtfertigung der Subventionsforderungen wird von der Werftindustrie immer darauf hingewiesen, daß durch diese Unterstützungen der Arbeitsmarkt eine große Entlastung erfahre und daß an Stelle der wirtschaftlich nutzlosen Arbeitslosenunterstützung durch diese Beträge werteschaffende, wirtschaftliche Arbeiten verrichtet werden[144]). Bei dieser sogenannten „produktiven Erwerbslosenfürsorge" sollten die Beträge, die man andernfalls für reine Unterstützungszwecke ausgeben würde, als Löhne für produktive Arbeiten verwendet werden.

Bei einer kritischen Betrachtung der obigen Behauptungen darf nicht verschwiegen werden, daß in den meisten Fällen die Kosten dieser effektiven Arbeit größer sind, als die Unterstützungsbeträge, und zwar nicht nur um den reinen Differenzbetrag zwischen Unterstützungssatz und Arbeitslohn, sondern auch um die Kosten des Kapitalaufwands, den jede Arbeitsleistung zur Voraussetzung hat.

Bei den Schiffahrtssubventionen ist es aber mehr als zweifelhaft, ob dieser künstlich forcierten Produktion von neuem Schiffsraum tatsächlich diese behaupteten volkswirtschaftlichen Werte innewohnen. Wäre dies der Fall, so würde wohl diese Tonnage auch ohne Sondermaßnahmen produziert worden sein und wäre auf dem Markt erschienen. Es ist wohl kaum anzunehmen, daß die Forcierung der Produktion den Markt aufnahmefähiger macht. Durch diese Subventionen werden nach Priester keine volkswirtschaftlichen Werte geschaffen, sondern „wenn es irgendwo ein Beispiel für die unproduktivste Art von Arbeitsbeschaffung gibt, dann ist dies hier der Fall. Um eines augenblicklichen Vorteils willen, nämlich der Beschäftigung von einigen tausend Werftarbeitern auf 1 Jahr, ruiniert man ein anderes Gewerbe (nämlich die Schiffahrt) unter Umständen auf Jahrzehnte"[145]). Auch die an sich lebensfähigen Werften werden geschädigt, wenn die überzähligen und unter normalen Verhältnissen unrentabel arbeitenden Betriebe am Leben erhalten werden. Die zur Verfügung stehenden Aufträge, die bei Stillegung der nicht Lebensfähigen, an die Gesunden gehen würden, werden gestreckt. Diese können infolgedessen ebenfalls nicht mehr in normalem Grade ihre Produktivkraft ausnützen. Es darf allerdings nicht gering veranschlagt werden, daß das investierte Kapital durch Subventionen evtl. erhalten und Arbeitslosigkeit vermieden wird.

Die Behauptung, daß man durch jene Unterstützungen überhaupt verbesserte Arbeitsgelegenheiten schafft, lehnt Helander prinzipiell ab: „denn wenn man durch Anleihe oder Steuer Geld an einer Stelle wegnimmt und es an eine andere Stelle führt, so schafft man selbstverständlich keine neuen Arbeitsgelegenheiten, sondern es tritt lediglich eine Verschiebung ein, was für den Gesamtstand der Arbeitsgelegenheiten gleichgültig oder sogar unvorteilhaft ist, wenn weniger lohnende Arbeitsgelegenheiten zur Verfügung gestellt werden[146]).

---

[144]) Vgl. Wirtschaftsdienst vom 7. 11. 30, S. 1922.

[145]) H. Priester: Hinter den Kulissen der Werftsubventionen (im Berliner Tageblatt vom 7. 11. 1930).

[146]) S. Helander: Die internationale Schiffahrtskrise, 1928, S. 120.

5. Isolierte Stellung der nicht subventionierenden Länder.

Wenn man auch gegen das von den meisten Staaten mehr oder weniger stark betriebene Subventionswesen angesichts seiner verheerenden Wirkungen grundsätzlich eine ablehnende Haltung einnimmt, so muß man doch anerkennen, daß die Lage der nicht subventionierten Schiffahrt infolge der Einwirkung der Subventionen auf die Wettbewerbsfähigkeit sich immer mehr zugespitzt hat. Die Frage, ob es bei einem konsequenten Weiterschreiten auf dem Wege der Subventionsgewährungen den heute noch ablehnend eingestellten Staaten auf die Dauer möglich sein wird, auf ihrem Standpunkt der privatwirtschaftlichen Selbständigkeit von Schiffahrt und Schiffbau zu verharren und sich ganz der Subventionspolitik zu enthalten, kann heute nicht mehr positiv beantwortet werden[147]). So hat die englische Schiffahrtskammer, die die Schiffahrtssubventionspolitik grundsätzlich ablehnt, „wirksame Maßnahmen gegen die Länder mit protektionistischer Schiffahrtspolitik" empfohlen[148]).

2. Gründe gegen Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

1. Ueberkapazität in der Weltschiffahrt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß alle Gewerbe von internationaler Geschaftsprägung heute stärker von der Krise erfaßt sind, als mehr im Binnenmarkt verankerte Wirtschaftszweige. Dies trifft in erster Linie auf die Schiffahrt zu, dem internationalsten Gewerbe der Welt, das heute wohl am stärksten unter der aufzehrenden Wirkung der verschiedenen Störungen des Wirtschaftslebens zu leiden hat. Auf das Wesen dieser Störungen soll nun hier näher eingegangen werden.

Eine international in Erscheinung tretende Schiffahrtskrise kann, rein theoretisch gesehen, von zwei Seiten ihren Ursprung nehmen. Entweder besteht die Ursache in einer über das Wachstum des Welthandels hinausgehenden Vergrößerung der Welthandelsflotte oder in einem Zurückgehen des Welthandels bei einer Handelsflotte mit normalem Wachstum. Beidesmal ist ein Überangebot von Tonnage die Folge, was, je nach seinem Ausmaß, zur Krise in der Schiffahrt führen muß. Es können aber auch beide Momente zusammenkommen und dadurch ihre verheerende Wirkung vervielfachen. Dies ist zweifellos bei der Weltschiffahrtskrise der Nachkriegszeit der Fall. Die Frage, von welcher Seite her die Krisenfaktoren am stärksten wirken, ob die Krisenursache mehr in einer verhältnismäßigen Überentwicklung der Transportleistungsfähigkeit oder mehr in einer verhältnismäßigen Verringerung des Welthandels zu suchen ist, ist sehr schwer zu beantworten.

a) Entwicklung und Stand der Welthandelsflotte

Nach dem Kriege bestand, teils durch die direkten Kriegsverluste der Welthandelsflotte[149]), teils durch die Absperrung während des Krieges, die

---

[147]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Heft 14, vom 4. 4. 1930, S. 575. Ebenso S. Helander, im Hamburger Fremdenblatt vom 23. 8. 1930. Ebenso Deutsch-franz. Schiffahrtsverhandl. (Deutsche Allgemeine Zeitung vom 4. 2. 1932).

[148]) Wirtschaftsdienst, Heft 28, vom 15. 7. 1932.

[149]) Nach einer Veröffentlichung des Völkerbunds betrugen die Verluste der Welthandelsflotte 13,25 Mill. B. R. T. (Constructions navales, Genf 1927, C. E. I. 8. S. 7).

in verschiedenen Ländern einen Warenhunger erzeugt hatte, ein Mangel an Tonnage. Es wurden dadurch die Frachten in die Höhe getrieben, was einen gewaltigen Neubau von Tonnage zur Folge hatte [150]). Die hohen Frachten machten die Baukosten oft schon durch ein paar Reisen bezahlt. Die Erwartung, daß die Nachkriegszeit eine gewaltige Hochkonjunktur bringen würde, erhöhte noch die schon durch die großen Staatssubventionen verstärkte Neubautätigkeit, deren Ausmaß aus folgender Tabelle ersichtlich ist:

Stapelläufe der Welthandelsflotte [151])

Im Jahre 1913 . . .	3 333 000	B.R.T.
Im Jahre 1918 . . .	5 447 000	B.R.T.
Im Jahre 1919 . . .	7 145 000	B.R.T.

Die Vergrößerung der Welthandelsflotte hat sich nach der Statistik von „Lloyd's Register of Shipping" folgendermaßen gestaltet:

Entwicklung der Welthandelsflotte von 1914—1932 [152])

(Immer Mitte des betreffenden Jahres)

im Jahre 1914	49,09 Mill. To.
im Jahre 1919	50,92 Mill. To.
im Jahre 1920	57,31 Mill. To.
im Jahre 1921	61,97 Mill. To.
im Jahre 1922	64,37 Mill. To.
im Jahre 1923	65,17 Mill. To.
im Jahre 1924	64,02 Mill. To. [153])
im Jahre 1925	64,64 Mill. To.
im Jahre 1926	64,78 Mill. To.
im Jahre 1927	65,19 Mill. To.
im Jahre 1928	66,95 Mill. To.
im Jahre 1929	68,07 Mill. To.
im Jahre 1930	69,60 Mill. To.
im Jahre 1931	70,13 Mill. To. [154])
im Jahre 1932	69,73 Mill. To.

Trotz der schon jahrelang herrschenden Krise in der Weltschiffahrt können wir, abgesehen von dem Absinken der Welthandelsflotte von 1923/24, das auf eine beträchtliche Steigerung der abgewrackten Tonnage zurückzuführen war, bis 1931 eine dauernde Steigerung der Welttonnage bemerken. Langanhaltende Krisen in der Weltschiffahrt müssen aber doch einmal ein Absinken der Neubauaufträge an die Schiffbauindustrie bewirken, was im Zusammenhang mit einer gesteigerten Verschrottung älterer Schiffe einen Rückgang im Bestand der Welthandelsflotte zur Folge hat. Die Lage der Handelsschiffahrt hat sich nun so verschlechtert, daß dieser Fall eingetreten ist. Der Stand vom 1. 7. 1932 zeigt gegenüber dem Stand zur gleichen Zeit im Vorjahr eine Abnahme von 0,4 Mill Tonnen = 0,6 % der Welthandelsflotte, die auf die oben genannten Gründe zurückzuführen ist. Im Vergleich zum Bestand von 1914 beträgt die Vergrößerung der Welthandelsflotte ungefähr 42 %. Die „echte Steigerung" ist aber geringer, denn nach Souter ist hiervon die neugeschaffene Nachfrage nach Tank-

---

150) Vgl. Rekordergebnisse des Weltschiffbaus 1919, (A. Bode: in Schiffahrtsjahrbuch 1921).

151) Schiffahrtsjahrbuch 1929, S. 381.

152) Schiffahrtsjahrbuch 1929, S. 211.

153) Wirtschaftsdienst vom 23. 1. 1931. S. 143.

154) Berl. Börsenzeitung vom 21. 7. 1932.

schiffen und veraltete, vor allem amerikanische Handelstonnage abzuziehen[155]). Es ist interessant, hier festzustellen, daß bei einer Beibehaltung des Entwicklungstempos der Vorkriegszeit die Welttonnage sich noch etwas schneller vergrößert hätte. Bei einer Berechnung des durchschnittlichen Jahreswachstums der Welthandelsflotte (1900 als Basisjahr) kommt man nämlich zu folgendem Ergebnis:

1900—1914 . . . 4,99 %[156])
1914—1931 . . . 4,29 %

Zur Beurteilung des Überangebots an Tonnage genügt es nicht, nur die quantitative Vermehrung der Welthandelsflotte zu betrachten, sondern es muß, um die Zunahme der Verkehrskapazität in ihrem ganzen Umfange feststellen zu können, noch die Qualität dieser Tonnage untersucht werden[157]).

Bei der qualitativen Betrachtung der Welthandelsflotte sind folgende Momente hervorstechend: Bau von Spezialschiffen (Tankschiffe etc.), Zurückdrängung der Segeltonnage[158]) durch die mit größerer Pünktlichkeit verkehrenden Dampfer und Motorschiffe. Durch die Verbesserung des Baumaterials haben die Schiffe längere Lebensdauer; das Durchschnittsalter der Schiffe ist heute geringer als vor dem Kriege, die Lebensdauer ist folglich von heute an gerechnet länger. Das kleinere Schiff ist größtenteils durch das meistens wirtschaftlicher arbeitende größere Schiff verdrängt worden. Durch verbesserte Heizmethoden wurde neuer Laderaum gewonnen (Reduktion des Brennstoffgewichts bei Übergang von Kohlenfeuerung zur Ölfeuerung auf 70 %, bei Verwendung von Ölmotoren auf 35 %)[159]) Der Einfluß der Geschwindigkeit auf die jährliche Beförderungskapazität ist ebenfalls sehr bedeutend. Nach „Fairplay" betrug z. B. die Steigerung der Tragfähigkeit der im Auslandsverkehr beschäftigten Frachtschiffe der Weltflotte im Jahre 1926 gegenüber 1914 etwa 31 %. Bei Berücksichtigung der höheren Geschwindigkeit, insbesondere der Schiffe unter 12 Knoten, die ja den Hauptteil der Weltflotte stellen und deren Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,5 auf 10,5 Knoten stieg, ergibt sich eine Steigerung der Beförderungskapazität von etwa 49 %[160]). Es ist auch eine Verringerung des jährlichen Tonnageverlustes zu beobachten: 1909/13 = 1,17 %, 1927/31 = 0,68 %[161]).

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß wichtige Erscheinungen vorliegen, die das Urteil rechtfertigen können, es sei nicht nur die Quantität der Welttonnage gestiegen, sondern die Gefahr des Tonnageüberflusses werde noch dadurch erhöht, daß gleichzeitig wichtige Qualitätsverbesserungen vorgenommen

---

155) Souter gibt für 1930 5,59 Mill. t Nachfrage nach Tankschiffen und 2 Mill. t veraltete amerikan. Tonnage an und kommt dadurch nur auf eine 30%ige Steigerung. (Berl. Börsenztg. vom 12. 12. 30.)

156) Unter Zugrundelegung der absoluten Zahlen von Lloyds Register 1933/34, Vol. II. Appendix, S. 1116.

157) Vgl. J. C. Hooykaas: Schiffahrtstechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltschiffahrt, 1930.

158) Anteil der Segeltonnage am Weltfrachtraum: 1914 = 8,09 %, 1926 = 3,26 % (H. Pantlen: a. a. O. S. 27. 1927).

159) H. Priester: a. a. O. S. 76 ff.

160) E. Holzer: a. a. O. S. 57.

161) Berl. Börsenzeitung vom 25. 7. 1930 und 21. 7. 1932. (Bei 1927/31 muß natürlich berücksichtigt werden, daß ein großer Prozentsatz der Tonnage aufgelegt ist.)

worden sind[162]). Diese qualitativen Verbesserungen allein verursachen nach einer Schätzung schon eine 20%ige Steigerung der Verkehrskapazität[163])[164]).

b) Vergleich von Verkehrskapazität und Welthandel

Durch das Ausbleiben der erwarteten Vergrößerung des Welthandels ist das gesteigerte Wachstum der Welttonnage und die daraus resultierende Ausweitung der Werftanlagen eine sehr ernste Angelegenheit geworden. Wie schon an früherer Stelle erwähnt, findet die Schiffahrtskrise in der Diskrepanz des Verhältnisses von Tonnageangebot und Tonnagenachfrage seinen deutlichsten Ausdruck. Diese beiden Größen sollen in folgendem einander zahlenmäßig gegenüber gestellt werden.

Nach einer Berechnung[165]) betrug: die Zunahme der Weltverkehrskapazität von 1914/30 60 %, die der Tonnagenachfrage in demselben Zeitraum 36 % und somit das überschüssige Tonnageangebot 24 %. Bei der Berechnung des Überflusses an Tonnage im Vergleich zum gegenwärtigen Welthandel darf aber nicht unerwähnt bleiben, daß die statistischen Unterlagen zur Beantwortung dieser Frage oft fehlen oder zum mindesten auf ihre Richtigkeit angezweifelt werden müssen. Wir haben wohl Zahlen über den Wert, aber keine genauen über die Quantität des Welthandels. „Ueber die Verlängerung der Absatzwege des Welthandels ist es unmöglich, auch nur mit noch so hohen Fehlergrenzen eine Gesamtzahl anzugeben. Bezüglich der Tonnage wissen wir nur, wie sie sich nach Quantität und Qualität entwickelt hat, aber über die relative Ausnützung der als beladen gerechneten Tonnage[166]) stehen uns nur sehr unvollständige Angaben zur Verfügung“[167]). Wenn man also diese größtenteils unsicheren Zahlen in eine Gesamtzahl zusammenfaßt, muß man sich dieser Tatsachen bewußt sein. Folgende Tabelle zeigt die mengenmäßige Entwicklung des Welthandels und gleichzeitig zum Vergleich diejenige der Welthandelsflotte, wobei 1913 als 100 angenommen wurde[168]):

Jahr	1913	1928	1929	1930	1931	1. Halbj. 1932
Welthandel . .	100	124,3	130	119,7	105,9	90,0
Weltflotte . . .	100	142	145	148	149	148,5

Seit Beginn der Weltwirtschaftskrise hat sich also die Spanne zwischen Tonnage und Güterverkehr ständig erweitert.

Wenn man sich vor Augen hält, daß unter Zugrundelegung des Vorkriegsverhältnisses zwischen Tonnage und Güterverkehr nach den Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung schon im Jahre 1929, dem bisher für die

---

162) Vgl. die Untersuchungen über die Qualität der Welttonnage von S. Helander. (Hamburger Fremdenblatt vom 2. 11. 32.)

163) P. Schulz-Kiesow: Die Schiffahrtskrise und die veraltete Tonnage. (In: „Wirtschaftsdienst“ vom 28. 11. 1930, S. 2033 ff.)

164) Vgl. H. Geiß: Verlängerung der Schiffahrtskrise durch technische Fortschritte. (In „Hansa“ 1931, S. 331.)

165) Hamburger Fremdenblatt vom 18. 11. 30.

166) Durchschnittliche Raumausnützung = 50 % (Frankf. Ztg. vom 26. 1. 32).

167) S. Helander: Der Tonnageüberfluß in der Weltschiffahrt. (Im „Weltwirtschaftl. Archiv“, 24. Bd. 1926, S. 118.)

168) Wirtschaft und Statistik, 1932, Nr. 7, S. 201.

Schiffahrt günstigsten Nachkriegsjahr, ein Tonnageüberfluß von rund 18 % bestand und der Ende 1932 auf 45 % angestiegen ist,[169]) kann man Schlüsse auf den Grad des unwirtschaftlichen Leerlaufs in der Tonnagebewegung ziehen.

c) Schiffahrtskrise und Frachtratenentwicklung.

Die automatische Auswirkung des aufgezeigten Mißverhältnisses von Tonnageangebot und Tonnagenachfrage zeigt sich in dem Preis, den die Verlader jeweils für den Schiffsraum zu zahlen haben. Daher ist auch die Beobachtung der Seefrachtenbewegung geeignet, ein ungefähres Bild von den Auswirkungen der erwähnten Dieskrepanz zu geben. Folgende Tabelle zeigt die Frachtratenentwicklung in den letzten Jahren.

Durchschnittsindex der englischen Schiffahrtskammer.[170])

1913	100
1928	110,2
1929	106,7
1930	81,8
1931	83,3[171])

Die Überkapazität an Tonnage hat also die Tendenz, die Seefrachten herabzudrücken. Dies kann hervorgerufen werden durch die Vergrößerung des Wettbewerbs oder dadurch, daß die Rentabilitätsgrenzen der subventionierten Reedereien erweitert wurde, indem die Subventionen den eintretenden Einnahmeausfall decken.[172])

Die vom statistischen Reichsamt auf RM.-Basis berechneten Indexziffern der Seefrachten im deutschen Verkehr geben auch einen Vergleichsmaßstab für die Frachtratenentwicklung:

Indizes der Seefrachten im deutschen Verkehr.[173]) [174])

Jahr	1913	1927	1928	1929	1930	1931	August 1932
Index	100	106,2	102,0	108,9	92,3	83,8	63,4

Die Ratenentwicklung zeigt etwa denselben Kurvenverlauf wie die Entwicklung des Außenhandels und des Seeverkehrs: Nach einem Anstieg vom Jahre 1928/29 tritt im Jahre 1930 ein scharfer Rückgang ein, der i. J. 1931 infolge größerer

[169]) Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, H. 3. 1932, S. 150, Teil A.

[170]) Magazin der Wirtschaft vom 6. 2. 1931.

[171]) Wirtschaftsdienst vom 22. 1. 1932, S. 97.

[172]) Diese Tendenz zur Senkung der Frachtraten kann durch Kartellbildung teilweise aufgefangen oder verlangsamt werden.

[173]) L. Fenchel: Die Verkehrskrise der deutschen Schiffahrt. (Wirtschaftsdienst vom 26. 2. 1931, S. 250.)

[174]) Wirtschaft und Statistik, 1932, S. 603, Nr. 19.

Schiffsraumauflegungen etwas weniger steil ausläuft, sich aber im Jahr 1932 in verstärktem Maße fortsetzt.

Der Ratenrückgang von 1930 übertraf die gewaltige Senkung der Großhandelspreise um ein Erhebliches, was ein Vergleich der betreffenden Frachten- und Warenindizes deutlich zeigt. Bei einer Kombination deutscher, englischer und amerikanischer Großhandelsindizes ergibt sich gegenüber 1929 eine durchschnittliche Senkung von 14 %, der ein Rückgang der durchschnittlichen Frachtraten von 19,2 % gegenübersteht.[175]) Bei dieser Gegenüberstellung ist zu berücksichtigen, daß die Senkung der Großhandelspreise sich nur auf einen Teil des Betriebskostenetats der Schiffahrt beschränkt. Durchschnittlich wurden für 1930 die Betriebskosten der Schiffahrt noch auf 50—60 % über dem Vorkriegsdurchschnitt geschätzt, während das Frachtenniveau damals 12—15 % unter dem Durchschnitt von 1913 lag.[176]) Auch in Deutschland ist ein stärkeres Absinken des Seefrachtenindex gegenüber dem Index für Großhandelspreise im ersten Halbjahr 1932 festzustellen: der durchschnittliche deutsche Seefrachtenindex weist einen Rückgang von 18 % im Vergleich zum Durchschnitt des vorigen Halbjahrs aus, während der Index der deutschen Großhandelspreise nur einen Rückgang von 13 % aufzeigt. Das Ausmaß der Krise und der katastrophalen Auswirkungen des Frachtentiefstandes auf die Schiffahrt wird deutlich, wenn man bedenkt, daß die Frachtraten Mitte 1932 rund 40 % unter dem Vorkriegsstand lagen, während nach Untersuchungen der britischen Schiffahrtskammer die Betriebskosten gegenüber dieser Zeit erheblich gestiegen sind.[177])

2. Ueberkapazität im Schiffbau.

a) Entwicklung der Weltschiffbauindustrie.

Die Schiffbauindustrie ist stets sehr großen Schwankungen in ihrer Beschäftigung ausgesetzt. Bei günstiger Konjunktur im Schiffahrtsgeschäft laufen die Neubauaufträge stoßweise ein, um in der darauffolgenden Depressionszeit fast völlig zu verschwinden. Bei einer Welthandelsflotte, die den Bedürfnissen des normalen Verkehrs einigermaßen angepaßt ist und bei einer Weltschiffbauindustrie, deren Kapazität nicht über den durchschnittlichen Ansprüchen der Handelsschiffahrt liegt, würden diese Konjunkturschwankungen zum Teil durch den laufenden Erneuerungsbedarf der Welthandelsflotte ausgeglichen werden, zum andern Teil aber, wie Drews richtig bemerkt, „nur das absolut tragbare Risiko der Unterbeschäftigung darstellen, das auch jede andere Industrie tragen muß".[178])

Heute treffen nun beide oben gemachten Voraussetzungen keineswegs zu. Daß einerseits die Welthandelsflotte über die Bedürfnisse des normalen Verkehrs vergrößert wurde, ist schon gezeigt worden und daß andererseits die Kapazität der Weltschiffbauindustrie über den durchschnittlichen Ansprüchen der Handelsschiffahrt liegt, soll im folgenden dargestellt werden.

---

[175]) Wirtschaftsdienst vom 23. 1. 1931, S. 162.

[176]) E. Holzer: a. a. O. S. 39. (Vgl. Bergwerksztg. v. 30. 12. 1930. Nr. 303.)

[177]) Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, 3. H. 1932, S. 150, Teil A.

[178]) M. Drews: Die Krise im Weltschiffbau. (Wirtschaftsdienst v. 23. 1. 1931.)

Infolge des ungeheuren Bedarfs an Kriegsschiffen von 1914—18[179]) und der kurzen Nachkriegskonjunktur mit ihrer enormen Frachtpreiserhöhung hat die Kapazität der Schiffbauwerften fast in allen Ländern eine große Ausweitung erfahren. Nach Pantlen betrug im Jahre 1919 die jährliche Baukapazität der Werften der ganzen Welt 7,2 Mill. Tonnen gegen 3,25 Mill. Tonnen im Jahre 1914.[180]) Die Vergrößerung der Produktionskapazität des Weltschiffbaus nach dem Kriege war noch ganz bedeutend. Nach Mendelsohn betrug sie im Jahre 1927 ungefähr 10 Mill. Tonnen, der jährliche Erneuerungsbedarf aber nur etwa 1,5—2,5 Mill. Tonnen.[181])

Durch diese ungeheure Ausweitung der Werftanlagen und der damit verbundenen Neubauprogramme wurde ein durch Tonnageüberfluß ständig gedrücktes Frachtenniveau herausgebildet, das den Reedereien keine genügenden Abschreibungen ermöglichte und damit gleichzeitig etwaige Neubauaufträge verzögerte oder sogar unmöglich machte. Andererseits konnte die Werftindustrie ihre hohen festen Kosten, die aus den zu großen Anlagen entstanden, bei stets ungenügender Beschäftigung kaum verdienen.

Wenn man an Hand der verfügbaren statistischen Daten versucht, einen Überblick über die gegenwärtige Situation des internationalen Schiffbaus zu gewinnen, so muß zunächst festgestellt werden, daß eine Kennzeichnung des Umfangs der Überkapazität für die gesamte Schiffbauindustrie sehr vorsichtig aufgenommen werden muß, und daß eine einheitliche Entwicklungslinie nicht besteht. Obwohl die Schwierigkeiten der Werftindustrie bereits als eine internationale Erscheinung anzusprechen sind, ist der Verlauf in den einzelnen Ländern infolge besonderer Verhältnisse doch außerordentlich verschieden gewesen. Zudem ist durch Sonderkonjunkturen für Spezialschiffe (vor allem Tankschiffe), sowie durch verschiedene Eingriffe der öffentlichen Hand in die Werftentätigkeit, die Kurve des Beschäftigungsgrades in der Schiffbauindustrie häufig so stark von ihrer an sich gegebenen Linie abgelenkt worden, daß die volle Schwere der Krise in der Schiffbauindustrie bis 1930 kaum aus den Baubestandsziffern erkennbar ist. Erst im Jahre 1931 und in noch stärkerem Maße i. J. 1932 trat die Tatsache der Krise in der Werftindustrie in den Baubestandsziffern deutlich in Erscheinung. Um ein richtiges Bild zu bekommen müssen infolge der Hinauszögerung der alten Aufträge die Nachweise über angefangene Neubauten, Stapelläufe und Werftablieferungen mit herangezogen werden. Aus der folgenden Statistik ist die Entwicklung des Weltschiffbaus von 1926 bis Mitte 1932 ersichtlich:

---

[179]) Vgl. H. Steinert: Die Entwicklung des Weltschiffbaus während des Krieges. (Weltw. Archiv 1917, Bd. 11, S. 264* ff.)

[180]) H. Pantlen: a. a. O. (1927), S. 1.

[181]) K. Mendelsohn: Staatssubventionen, Wirtschaft und Krise. (In: „Die Zukunft der Arbeit", 1927, S. 21.)

Zeitraum	Baubestand		Angefangene Neubauten		vom Stapel gelaufen		abgeliefert[182])	
	Anz.	1000 t	Anz.	1000 t	Anz.	1000 t	Anz.	1000 t
1. 1. 1926	539	2070,0						
1. 7. 1926	512	1970,7						
zusammen	—	—	515	1411,2	558	1633,3	578	1548,2
1. 1. 1927	476	1933,0						
1. 7. 1927	671	2840,5						
zusammen	—	—	863	3126,3	728	2237,5	626	1940,6
1. 1. 1928	693	3118,7						
1. 7. 1928	650	2660,5						
zusammen	—	—	788	2323,6	830	2662,1	859	2824,3
1. 1. 1929	626	2618,0						
1. 7. 1929	759	2838,2						
zusammen	—	—	1054	2996,8	988	2777,7	878	2503,9
1. 1. 1930	798	3110,9						
1. 7. 1930	737	3057,7						
zusammen	—	—	797	2338,6	1036	2890,3	1093	3123,4
1. 1. 1931	502	2326,1						
1. 7. 1931	372	1826,0						
zusammen	—	—	335	875,2	509	1557,9	556	1797,5
1. 1. 1932	281	1403,8						
1. 7. 1932	225	1109,8						
1. Halbjahr	—	—	106	150,8	147	318,9	163	444,8

Daß es überhaupt möglich war, die Beschäftigung der Weltschiffbauindustrie bis 1930 auf dieser Höhe zu halten, ist der schon erwähnten Sonderkonjunktur für Tankschiffe zu verdanken, die Ende 1929 einsetzte. In welch außerordentlichem Maße dies der Fall war, geht daraus hervor, daß am Anfang 1931 fast 40 % des gesamten Weltschiffbaubestandes aus Aufträgen für Tankschiffe bestanden. Da sich aber herausgestellt hatte, daß die Produktion von Tankschiffen den Bedürfnissen des Ölverkehrs weit vorausgeeilt war und die in Fahrt befindliche Tankflotte nicht mehr voll beschäftigt werden konnte, sank der Anteil am Anfang 1932 auf 25 % ab. Auf eine nennenswerte Neubautätigkeit in diesen Spezialschiffen kann die Werftindustrie jedenfalls für mehrere Jahre nicht mehr rechnen.

Die Erteilung von Aufträgen zum Bau neuer Schiffe hat, wie aus der vorangehenden Statistik hervorgeht, ständig abgenommen und unter dem Druck der anhaltenden Depression auf den Frachtenmärkten im Jahre 1931 fast vollständig aufgehört. Da die potentielle Schiffbaukapazität aller Werften der Welt am Anfang 1932 etwa 5,4 Mill. B. R. T. betrug, war um diese Zeit die Schiffbauindustrie nur noch mit rund 26 % beschäftigt.[183]) Im Jahre 1931 hat die gesamte in Bau genommene Tonnage nur einen Umfang von 0,87 Mill. Tonnen erreicht, gegen einen Durchschnitt von 2,7 Mill. Tonnen in den 4 vorhergehenden Jahren.

[182]) Vereinfachte und zusammengezogene Tabelle nach Lloyds Statistik (Wirtschaftsdienst vom 24. 1. 1930, S. 166; vom 23. 1. 1931, S. 143; vom 22. 1. 1932, S. 100; vom 15. 7. 1932, S. 974).

[183]) Wirtschaftsdienst vom 22. 1. 1932, S. 99.

Von dem Baubestand Ende 1931 von 1,4 Mill. Tonnen entfielen noch 0,35 Mill. Tonnen auf Tankschiffe und etwa 0,67 Mill. Tonnen auf reine Passagierschiffe, sodaß an regulären Handelsschiffen kaum 0,4 Mill. Tonnen im Bau waren. Bei Beurteilung der Baubestandsziffern darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß auf einem nicht unerheblichen Teil von Schiffsneubauten die Arbeiten seit längerer Zeit eingestellt sind, da die weitere Finanzierung unmöglich wurde. Der ungewöhnliche Rückgang der Baubestände, der in diesem Ausmaß in früheren Depressionszeiten nicht eingetreten war, muß neben den allgemeinen wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten auf den großen Umfang der aufliegenden Tonnage zurückgeführt werden, die als ständiger Baissefaktor jede Möglichkeit einer Besserung der Frachtenlage vereitelt und damit jede spekulative Neubautätigkeit, die durch die gegenwärtigen niedrigen Preise begünstigt wäre, verhindert.

Betrachtet man die Veränderungen der Baubestände in den einzelnen Schiffbauländern Ende 1931 mit denen von Ende 1930, so muß man feststellen, daß nur in den Ländern mit hochsubventioniertem Schiffbau (U. S. A., Frankreich, Italien) der Beschäftigungsgrad der Werftindustrie gut gehalten worden ist. Lloyds Zahlen zeigen deutlich die unterschiedliche Entwicklung der Auftragsbestände in den Ländern, die mit subventionierter und solcher, die mit nicht subventionierter Schiffahrt arbeiten, wie folgende Gegenüberstellung beweist:

Baubestände jeweils am Ende des Jahres; in Mill. Tonnen.[184])

I. Nichtsubventionierende Länder (oder nur unbedeutende Subv.):

	1929	1930	1931	1932[185])
England	1,56	0,91	0,40	0,23
Deutschland	0,25	0,22	0,10	0,08
Holland	0,23	0,16	0,07	0,04
Zusammen	2,04	1,29	0,57	0,35

II. Subventionierende Länder:

	1929	1930	1931	1932
U. S. A.	0,18	0,23	0,21	0,06
Frankreich	0,17	0,17	0,16	0,10
Italien	0,08	0,16	0,18	0,06
Zusammen	0,43	0,56	0,55	0,22

Während die Länder mit stark betontem Schiffahrtsprotektionismus in der Lage waren, ihre Aufträge in den Jahren 1929—1931, also in der Zeit, in der sich die Aufträge in den Ländern ohne Schiffahrtssubventionen um fast 50 % gesenkt hatten, auf annähernd derselben Höhe zu halten, ist im letzten Jahr ein sehr starker Schwund um mehr als 50 % in Erscheinung getreten. Der Rückgang in der andern Gruppe war dagegen bedeutend geringer. Diese Entwicklung des Abbaus der Subventionen ist wohl weniger auf Vernunftgründe zurückzuführen, sondern sie wird allmählich durch das Defizit in den Staatshaushalten der Regierungen erzwungen. Daß man unter dem Druck der immer stärker angespannten Staatsfinanzen von dem übersteigerten Subventionssystem etwas abgegangen ist, wird

184) Vgl. Kölnische Zeitung vom 22. 1. 1932.

185) Kölnische Zeitung vom 23. 1. 1933.

auch aus der Zahl der in diesen Ländern neu in Bau gegebenen Schiffe ersichtlich, was aus folgender Statistik hervorgeht:

Angefangene Neubauten in den Jahren 1928—1931.[186]) (in Mill. B. R. T.).

	1928	1929	1930	1931	1932 (v. 1. 1.[187]) bis 1. 10. 32)
In der Welt zus. . . .	2323,6	2996,8	2338,6	875,1	194,2
davon in:					
Großbritannien u. Irland	1297,2	1595,5	949,7	195,5	65,7
U. S. A.	75,3	230,7	247,5	147,0	17,1
Frankreich	87,9	75,3	70,6	91,2	15,7
Schweden	110,4	109,6	160,5	75,7	15,7
Italien	64,8	42,3	179,0	75,5	14,1
Dänemark	110,8	119,6	139,2	71,9	11,9
Japan	121,6	159,9	104,5	63,4	26,7
Deutschland	192,8	237,1	202,4	57,6	1,1
Holland	141,6	184,2	107,1	45,2	14,0

Wie aus einem Vergleich dieser Tabelle hervorgeht, hat sich keines der größeren Schiffbauländer der rückläufigen Entwicklung entziehen können. In einigen Ländern ist durch Subventionen der Rückgang in der Beschäftigung der Werften verlangsamt worden, wohl in keinem Fall haben die Regierungsunterstützungen es aber vermocht, die gesamte nationale Schiffbauindustrie zu beschäftigen.

Wie aus den bisherigen Ausführungen hervorgeht, ist die Lage des Schiffbaus durch die Schiffahrtskrise sehr verschärft worden, denn die Weltschiffahrt steht mit dem Weltschiffbau in ursächlichem Zusammenhang. Es ist richtig, wenn gesagt wird: „Jede Krise in der Seeschiffahrt findet, wenn auch in gewisser Nacheilung, ihren Niederschlag in der Werftindustrie." [188]) Die heutige Krise in der Werftindustrie ist aber nicht von der Depression in der Schiffahrt hervorgerufen, sondern nur verschärft worden. Die Hauptursache der Krise liegt in der übermäßig ausgeweiteten Werftkapazität selbst, denn auch bei normalen Verhältnissen, d. h. bei normalen Schiffsbauaufträgen wäre die Weltschiffbauindustrie nicht in der Lage, ihre gesamten Anlagen auszunützen. Um zu einer Besserung zu kommen, ist deshalb eine Reduktion der Werftenbasis unbedingt notwendig. Durch Subventionen können wohl die vorhandenen Schiffbaubetriebe zum größten Teil aufrecht erhalten werden, wodurch die Krise aber nicht beseitigt, sondern stabilisiert oder gar noch erhöht wird.

b) Werftkapazität in Deutschland.

Im Kriege erwartete man allgemein infolge starker Dezimierung der Welthandelsflotte durch den Minen- und Unterseebootkrieg, daß nach Friedensschluß

[186]) Wirtschaftsdienst, H. 3, vom 22. 1. 1932, S. 99. (Nach den Angaben des Lloyds Register of Shipping.)

[187]) Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, H. 3, 1932, S. 20, Teil B.

[188]) E. Dehning: Weltschiffahrt und Weltschiffbau im Spiegel der jüngsten Gegenwart. (Jahrb. für Nat. Oek. u. Statistik, 123. Bd. 1925, S. 776.)

eine stattliche Reihe von Jahren hindurch eine Hochkonjunktur für die Schiffbauindustrie einsetzten würde. Ganz besonders vertraute man in Deutschland auf diese Entwicklung, weil die deutsche Schiffahrt schon im Kriege starke Verluste erlitten hatte. Hinzu kam, daß man einen großen Aufschwung des Welthandels infolge des gesteigerten Bedarfs des ausgehungerten mitteleuropäischen Wirtschaftskörpers erwartete. Auf Grund dieser Erwägungen nahmen die schon bestehenden Werften eine erhebliche Ausweitung ihrer Anlagen vor. Außerdem wurde auch eine größere Anzahl Werften neu gegründet,[189]) wodurch die Gesamtkapazität um rund 50 % gesteigert wurde.

Durch diese Erweiterungen der Werften für den Kriegsbedarf und durch spätere Modernisierungsmaßnahmen ist die deutsche Werftindustrie auf einen Stand gebracht worden, der in normalen Jahren ausreichen würde, um eine Handelsflotte von der doppelten Größe der deutschen mit Ergänzungsbauten und Reparaturen zu versehen. Der Umstand, daß die früher speziell zum Bau von Kriegsschiffen dienenden Werften durch die Bestimmungen des Versailler Vertrags, gegenwärtig nicht mehr oder nur noch in geringem Maße für den ursprünglichen Zweck verwendet werden dürfen, verschärft noch die Lage der deutschen Schiffbauindustrie. Infolge der umfangreichen Bestellungen beim Wiederaufbau der Handelsflotte trat die Übersetzung in der Werftindustrie erst später in Erscheinung, als es ohne diese Tatsache der Fall gewesen wäre.

Da die Bremer Aktion zum Zusammenschluß möglichst vieler Werften und zur Beseitigung unrentabler Unternehmungen auf halbem Wege stecken geblieber war,[190]) betrug nach einer Schätzung von Foerster die Gesamtkapazität der deutschen Werften Mitte 1931 ungefähr 700 000 Tonnen,[191]) während als einigermaßen angemessene Leistungskapazität 350 000 Tonnen angenommen werden kann. Im Jahre 1931 kam der deutsche Schiffbau auf eine Ausnützung seiner Anlagen von nur ungefähr 20 %, während die entsprechende Zahl des gesamten Weltschiffbaus noch ungefähr 35 % betrug. Da durch die Neubauten der Jahre 1927/29 das Programm der nächsten Jahre zum größten Teil vorweggenommen wurde und da auch das Ausland unter einem ähnlichen Tonnageüberfluß leidet, ist eine auch nur annähernd ausreichende Beschäftigung vorläufig nicht zu erwarten.

c) Die Werftindustrie in Großbritannien und Irland.

Es ist bemerkenswert, daß die Werftindustrie Großbritanniens den größten Rückgang von Bauaufträgen aufzuweisen hat. Die englische Schiffbauindustrie hat nun auch richtig erkannt, daß nur eine Reduzierung der Baukapazität auf einen, den verminderten Bedürfnissen der Nachkriegsjahre angepaßten Umfang die dringend benötigte Rentabilität wieder herstellen kann. Unter Beteiligung der gesamten Schiffbauindustrie wurde im Februar 1930 die „National Shipbuilders Security Ltd.“ gegründet, die überzählige und unrationelle Werftbetriebe aufkaufen und verschrotten sollte. Es sind nun verschiedene Werftbetriebe von der Gesellschaft aufgekauft worden und Verhandlungen mit größeren in Schwierigkeiten geratenen Werften angeknüpft. Die bisherigen Erfolge sind ganz beachtlich, denn nach dem Ende März 1931 abschließenden Geschäftsbericht der

---

[189]) Vgl. E. Priester a. a. O. S. 83.

[190]) Vgl. Ausführungen S. 22.

[191]) Vgl. Sanierungsvorschlag der Werften von E. Foerster, S. 22/24.

Gesellschaft konnte die Werftkapazität Englands um 0,5 Mill. Tonnen vermindert, d. h. von 3 Mill. Tonnen auf 2,5 Mill. Tonnen herabgedrückt werden.[162]) Daß auch jetzt noch eine Überkapazität von mindestens 1 Mill. Tonnen besteht, ist aus der Tatsache ersichtlich, daß in den guten Schiffbaujahren 1929 und 1930 die jährliche Produktion der britischen Werften 1,5 Mill. Tonnen betrug.

Das traditionelle Mutterland des Schiffbaus, das vor dem Kriege 58 % aller Neubauten ablieferte, ist Ende 1931 nur noch mit 31 % am Weltschiffbau beteiligt, während es im Vorjahr noch 51 % waren.[163]) Es ist beachtlich, daß die Beschäftigung für das Ausland besonders stark zurückgegangen ist. Ende 1929 waren es 0,65 Mill. Tonnen, Ende 1930 0,23 und Ende 1931 nur noch 0,11 Mill. Tonnen, die für ausländische Rechnung in Arbeit waren.[164]) Eine gewisse Besserung wäre normalerweise von der Pfundentwertung zu erwarten gewesen, aber die immer deutlicher zutage tretende Übersättigung des Weltmarktes mit Schiffsraum verhindert es, daß in größerem Umfang von der billigen Baumöglichkeit Gebrauch gemacht wird.

Das Mißverhältnis von Leistungsfähigkeit und tatsächlichem Auftragsbestand ist bei der englischen Werftindustrie noch bedeutend größer, als es in Deutschland der Fall ist. Mitte 1932 betrug die Baukapazität 2,5 Mill. Tonnen, dem nur ein Auftragsbestand von 0,28 Mill. Tonnen gegenüberstand, was einer Ausnützung der Anlagen von etwa 11 % entspricht. An etwa 60 % dieser Aufträge ist zudem die Arbeit eingestellt.

3. Auswirkungen der Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

a) Kapitalfehlleitung und Überkapitalisierung durch Subventionen.

Durch staatlich subventionierte Schiffahrt wird Tonnage in Fahrt gehalten und neue gebaut, die ohne staatliche Hilfe und unter selbständiger privater Bewirtschaftung infolge mangelnder Rentabilität außer Betrieb gesetzt bzw. überhaupt nicht gebaut worden wäre. Durch Subventionsgewährung findet also eine Umlenkung des Kapitalstroms statt. Da einer Volkswirtschaft im ganzen gesehen nur eine bestimmte Kapitalmenge zur Verfügung steht, ergibt sich hieraus, daß andern Gewerbezweigen, die lohnender sind, als jene subventionierten Werften und Reedereien, die entsprechenden Kapitalbeträge entzogen werden. Besonders schwerwiegend wird diese Feststellung durch die den Subventionen innewohnende Tendenz, an Reibungspunkten wieder neue Subventionen zu erzeugen, denn dadurch werden die Nachteile aus der Überkapitalisierung vervielfacht.

Aber es sind nicht immer allein die Subventionsbeträge, die den Grad der Überkapitalisierung ergeben. Da öfters Subventionen zur Ermöglichung des Zinsendienstes für das von privater Seite geliehene Kapital gegeben werden, so vergrößert sich durch das Anlocken von Privatkapital das Übel. Es findet so eine disproportionale Hinlenkung des Kapitals in die Schiffahrt und die Schiffbau-

[162]) Wirtschaftsdienst, H. 33, vom 14. 8. 1931.

[163]) Hamburger Fremdenblatt vom 27. 1. 1932. Die Bedrohung der britischen Vorherrschaft im Weltschiffbau ist auf das Erstarken der Schiffbauindustrie in den anderen Ländern während des Krieges zurückzuführen. Die Tatsache der Verschiebung des Weltschiffbaus nach dem Kriege betonte schon H. Steinert: a. a. O. S. 296* im Jahre 1917.

[164]) Wirtschaftsdienst vom 15. 7. 1932, S. 974.

industrie statt, was nach Eulenburg „eine unrationelle Gestaltung des volkswirtschaftlichen Koeffizienten" [185]) bedeutet. Doch kann durch Subventionen Arbeitslosigkeit vermieden und das investierte Kapital unter Umständen erhalten werden. Je mehr Kapital aber im Schiffbau und in der Schiffahrt angelegt wird, umso geringer wird die Wahrscheinlichkeit, jemals wieder zu einer tatsächlichen Rentabilität zu kommen. Es darf nicht vergessen werden, daß die Subventionen eine normale Rentabilität vortäuschen können, d. h., daß also bei Subventionen das wichtige Kontrollmittel, das bei den nicht subventionierten Unternehmungen durch Betrachtung der Dividendenhöhe gegeben ist, versagt.

In Anbetracht des Ausmaßes der heute bestehenden Überkapazität der Schiffahrt- und Schiffbauindustrie handelt es sich ohne Zweifel um eine „echte Fehlleitung" vom Kapital und nicht um eine „Scheinfehlleitung".[186]) Letztere würde dann vorliegen, wenn die heute zu großen Anlagen aller Wahrscheinlichkeit nach allmählich in die ihnen entsprechende Kapazität hineinwachsen würden, was bei günstigster Beurteilung der Zukunftsaussichten nicht angenommen werden kann. Wie schon gezeigt,[187]) kann es sich hier auch nicht um eine Scheinüberdimensionierung [186]) handeln, von der dann gesprochen werden kann, wenn die Anlagen als Folge krisenhafter Unterkonsumtion, also aus bloßen Krisen-, nicht aus Strukturgründen, ungenügend ausgenützt werden.

b) Hinauszögerung der Werften- und Schiffahrtskrise durch Subventionen.

Infolge des zusätzlichen Baus von Schiffen durch Gewährung von Subventionen wird ein zukünftiger tatsächlicher Bedarf nach Schiffahrtstonnage vorweggenommen und damit vorübergehend für die Werften eine gewisse Rentabilität vorgetäuscht. Diese durch Subventionen künstlich veranlaßten Neubaubestellungen können deshalb keine Lösung des Problems, sondern nur eine Hinauszögerung, ja Stabilisierung und Vergrößerung der Krise bedeuten. Bei Subventionierung der gesamten Werftindustrie ist die Gefahr der Erhaltung und Weiterzüchtung eines überdimensionalen Schiffbaus, der sich nie aus eigener Kraft erhalten kann, groß.

Dasselbe ist auch bei der Schiffahrt der Fall. Die Schiffahrtssubventionen haben zur Folge, daß der Zeitpunkt immer mehr hinausgeschoben wird, in dem eine wirtschaftlich lohnende Arbeit dieses Gewerbezweiges wieder möglich wird. Durch die Staatsunterstützung an die Werften und den zusätzlichen Bau von Schiffen wird das Tonnageangebot der Welt vermehrt. Folge davon ist, daß die Frachten weiter sinken und es noch länger dauert, bis wieder ein lohnendes Frachtniveau erreicht wird und normale Tonnagebestellungen den Werften normale Beschäftigung geben können. Fehlen solche Bestellungen, so ergibt sich von neuem die Gelegenheit, um Staatsunterstützungen einzukommen, die das Eintreten normal rentierender Tätigkeit wieder hinausschiebt. Geht man auf diesem Wege weiter, so muß man also immer größere volkswirtschaftliche Verluste auf sich nehmen und damit wird es immer zweifelhafter, ob die gebrachten Opfer mit den Umstellungskosten, die man vermeiden wollte, ins Gleichgewicht gebracht werden können.

---

[185]) Fr. Eulenburg: Außenhandel und Außenhandelspolitik, Tübingen 1929, Seite 259.

[186]) Terminologie nach W. Hasenack: Unternehmertum und Wirtschaftslähmung, Berlin 1932, S. 164.

[187]) Vgl. Ausführungen S. 52.

c) Einwirkung der Subventionen auf die Wirtschaftspsychologie der Unternehmer.

Bei Subventionsgewährungen besteht auch immer die Gefahr, daß sich die betreffenden Unternehmer allzusehr auf die staatliche Hilfe verlassen. Ihr Eifer und ihre Energie gehen oft teilweise verloren, da es nicht die eigenen Mittel sind, sondern Staatsmittel, die in erster Linie auf dem Spiele stehen.[198]) Das Gefühl der Selbstverantwortlichkeit wird erschüttert und man hat mit Recht von der „Einschläferung des Selbsthilfegedankens“ [199]) gesprochen. In der Schiffahrt, wo es auf Initiativkraft ankommt, ist diese Gefahr besonders groß. „Ebenso wie ein staatlicher Reederei-Betrieb dem Privatbetrieb vor allem wegen der besonderen Struktur der Seeschiffahrt nicht gewachsen ist,[200]) weil dort der Reeder mit seiner ihm geradezu immanenten Qualifikation und Initiative durch den Verwaltungsbeamten ersetzt wird, ist auch vielfach die subventionierte Reederei der nichtsubventionierten an Entfaltung von Initiativkraft unterlegen“.[201])

Sowohl bei dem Zusammenbruch des „Royal Mail“-Konzerns in England, der nötig gewordenen Sanierung der „Compagnie Transatlantique Générale“ in Frankreich, als auch bei den Schwierigkeiten der führenden Reederei in Japan, der „Nippon Yushen Kaisha“ glaubt die Berliner Börsenzeitung [202]) feststellen zu können, daß in allen 3 Fällen sich interessante Schlüsse über die ungünstigen Folgen einer Subventionierung der Schiffahrt ziehen lassen und zwar im Sinne einer Lockerung der geschäftlichen privatwirtschaftlichen Verantwortung. Durch staatliche Hilfe sind von allen 3 Reedereien unvernünftig große Neubauprogramme aufgenommen worden, die, wenn es sich nur um das eigene Kapital der Reedereien gehandelt hätte, infolge Unrentabilität nie zur Ausführung gekommen wären.

Die Schuld dieser Entwicklung liegt aber nicht nur in dem mangelnden Verantwortungsbewußtsein, sondern ist zum großen Teil die natürliche Folge der an die Subventionen geknüpften Bedingungen. „Die Subventionen müssen oft mit Bindungen erkauft werden, die den freien, auf Wirtschaftlichkeit gerichteten Unternehmerwillen lähmen.“ [203]) Der Hinweis in dem Jahresbericht der „Compagnie Générale Transatlantique“, daß es ihr infolge der engen Verflechtung mit dem Staate nicht möglich gewesen sei, auf den subventionierten Linien die, dem Verkehrsrückgang angemessene Betriebseinschränkung vorzunehmen, daß ferner der Staat die Gesellschaft zum Kauf und Bau von Schiffen veranlaßt habe, spricht für sich selbst. Ähnliches ist über den Zusammenbruch der „United States-Line“ zu sagen.

---

[198]) W. Hasenack: a. a. O., S. 103, 138/139. (Kapitel: Subventionen und kapitalistische Verantwortungsfreudigkeit).

[199]) Magazin der Wirtschaft vom 7. 11. 1930, S. 2059.

[200]) Die Geschichte der Staatsreedereien der Nachkriegszeit liefert dafür zahlreiche Beispiele.

[201]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 79.

[202]) Berliner Börsenzeitung vom 13. 6. 1931, Nr. 269.

[203]) L. Fenchel: Die Krise im nordatlantischen Passagierverkehr (Wirtschaftsdienst vom 16. 10. 1931, S. 1739).

d) Fehlende Auslese und Unterbietungen der subventionierten Werften und Reedereien.

Die Subventionierung einzelner Werften oder Reedereien ist besonders gefährlich, denn es tritt naturgemäß eine Benachteiligung derjenigen Betriebe ein, die keine Staatshilfe in Anspruch nehmen wollen und sich aus eigener Kraft zu behaupten suchen. Es werden dadurch oft Betriebe erhalten, die längst nicht mehr lebensfähig, d. h. konkurrenzfähig sind und bei natürlichen Wettbewerbsverhältnissen durch den dauernden Rationalisierungs- und Ausleseprozeß aus der Wirtschaft ausgeschaltet worden wären. Die grundsätzliche Gefahr, daß gerade die technisch und wirtschaftlich rückständigsten Unternehmungen subventioniert werden, ist groß, denn bei ihnen ist ein dauernder „vorübergehender Notstand" am ehesten gegeben, weshalb Subventionen leicht zu einer Bevorzugung des Grenzproduzenten führen.

Vom wirtschaftsliberalen Standpunkt aus sind Subventionen immer zu verurteilen, denn nach ihm soll „die Unternehmung, die im uneingeschränkten Konkurrenzkampf fällt, fallen gelassen, ja lieber noch gestoßen als gestützt werden. Nur so werden die Kapitalien den Wirtschaftszweigen bzw. den Unternehmungen zugute kommen, die den höchsten wirtschaftlichen Nutzeffekt erzielen." [204]) Diesen wirtschaftsliberalen Ideen kann die Tatsache entgegengehalten werden, daß die in der Theorie vorausgesetzte Veränderlichkeit des Kapitals in der Praxis in weitem Maße nicht gegeben ist, d. h. daß eine Umleitung des stehenden Kapitals von einem Produktionszweig in einen andern oft nur mit großen Kapitalverlusten bewerkstelligt werden kann. Es kommt darauf an, ob die Reibungsverluste, die für die Wirtschaft aus der Umleitung des Kapitals entstehen, größer sind, als die vorübergehende Unwirtschaftlichkeit und gegebenenfalls Subventionierung des Unternehmens.

Durch die Staatsunterstützungen wird eine falsche Kalkulationsbasis geschaffen, was nicht nur zur Fehlleitung von Kapital führt, sondern was auch für die nichtsubventionierten, an sich gesunden Werftbetriebe eine große Gefahr bedeutet, da die Rentabilitätsverhältnisse ihrer natürlichen Grundlage beraubt sind. Es ist den subventionierten Betrieben möglich, ihre Konkurrenten bedeutend zu unterbieten und Bauaufträge zu Preisen zu übernehmen, die nicht im Bereich der freien Werftindustrie liegen. Als Beweis für diese Unterbietungen können aus der Schiffahrtsgeschichte der letzten Jahre viele Beispiele angeführt werden.[205]) [206])

Die unterstützten Werften sind aber nicht nur eine Gefahr für die an sich gesunden und konkurrenzfähigen andern Werftunternehmungen, sondern sie können auch durch die an sich unrentablen Preisstellungen für die eigene inländische Schiffahrt zum Schaden gereichen. Durch ihre Unterbietungen wurden so oft ausländische Aufträge zu Schleuderpreisen ausgeführt, wodurch die ausländischen Konkurrenzreedereien nur noch wettbewerbsfähiger gemacht wurden.

---

[204]) G. Zachau-Mengers: a. a. O., S. 34.

[205]) Dies ist auch bei einigen deutschen Werften der Fall, z. B. Deutsche Werke, Kiel; Flenderwerft usw. vgl. S. 16/17, ebenfalls bei holländischer Werft (Hamburger Fremdenblatt v. 13. 5. 1932), vgl. Deutsche Bergwerksztg. v. 20. 12. 1930, Nr. 297.

[206]) Auch in der Schiffahrt kommen oft Unterbietungen vor (vgl. Hamburger Fremdenblatt vom 16. 10. 1930).

e) Einwirkungen der Schiffahrtssubventionen auf die Konferenzen.

Zwischen den Schiffahrtskonferenzen und der internationalen Subventionspolitik besteht ein enger Zusammenhang. Die dauernden Beihilfen, die die meisten Schiffahrt treibenden Länder ihrer Schiffahrt und Werftindustrie gewähren, vergrößern die Welttonnage, sodaß die freie Konkurrenz auf dem Weltmarkt durch das ständige Sinken der Frachten immer schwieriger wird. Um sich nun neben Kostendeckung ein Gewinnminimum zu sichern, schließen sich die Reeder zu Konferenzen zwecks Gebiets- und Preisabreden zusammen. Mit Siegert kann man das Überangebot an Tonnage als den „Schrittmacher der Kartellierung" [207]) bezeichnen. Einerseits sind also die Schiffahrtskonferenzen die indirekte Folge der staatlichen Schiffahrtsbeihilfen.

Die Wirkung der Schiffahrtssubventionen auf die Reedereien besteht aber nicht nur in einer Tendenz zum Zusammenschluß, sondern sie ist auch von destruktiver Art auf die Konferenzen. Der Sinn der Konferenzen ist ein Selbstschutz der Reeder vor dem verderblichen „Ratenwerfen". Nur so ist die Regelmäßigkeit der Linienschiffahrt zu garantieren und das Risiko erträglich. Die theoretische Gleichstellung der Konferenzreedereien in ihren Einnahmemöglichkeiten hört aber auf, wenn einzelne Konferenzmitglieder zu ihren Frachteinnahmen noch große Subventionen beziehen. Damit werden der Konferenz ihre eigenen Voraussetzungen genommen, der Konferenzwille wird gelähmt oder gar zerstört und die Außenseiterbildung gefördert. Es entstehen nicht nur neue Außenseiter, sondern große Konferenzreedereien treten aus der Konferenz aus und fahren außerhalb ihrer früheren Abreden. Bei aller Gefahr monopolitistischer Handhabung der Konferenzratenpolitik brachte nach Salinger das Konferenzsystem dem Außenhandel 2 wichtige Vorteile:

„1. Es stellte die internationalen Verlader vor dem Tarif grundsätzlich gleich; 2. Es bewirkte, daß Ruhe und Stetigkeit auf dem Frachtenmarkt der Linienschiffahrt einzogen." [208]) Beides schaffte erst die Voraussetzung einer gesunden Exportführung, denn die Konkurrenzfähigkeit der Waren soll nicht nur auf dem Zufall einer günstigen Fracht beruhen. Es muß dem Exporteur die Möglichkeit gegeben sein, mit der Seefracht als einer festen Größe bei Abgabe einer Offerte zu rechnen. Mit der Unterhöhlung des Konferenzsystems werden die oben erwähnten Vorteile in Frage gestellt. Das Ratenniveau zur Zeit der Offertstellung und zur Zeit des Vertragsabschlusses ist vielfach so verschieden, daß das Geschäft dem Zufall überlassen bleibt. Unter solchen Umständen wird für den Exporteur auch die Frage, ob er mit Konferenz oder Außenseiter fahren soll, höchst aktuell.

Die Schiffahrtssubventionen werden nicht selten in der Absicht gegeben, um für sonst vielleicht nicht konkurrenzfähige Industrien Exportprämien zu schaffen. Solche Subventionen bewirken eine glatte Selbsttäuschung der industriellen Unkostenkalkulation. Niedrige Seefracht soll die zu hohen Produktionskosten ausgleichen und die Ware damit auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig machen. Auf diese Weise gewinnt die Schiffahrtssubventionspolitik einen über die Schutzzollpolitik hinausgehenden Wirkungsgrad: „Soll diese nur die natio-

---

[207]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 61.

[208]) H. D. Salinger: Schiffahrtssubventionspolitik, eine Gefahr für Schiffahrt und Außenhandel. (Industrie- und Handelszeitung vom 12. 4. 1928.)

nale Industrie vor der ausländischen Konkurrenz auf dem Inlandsmarkt schützen, so schafft jene der nationalen Produktion auf Kosten der Steuerzahler eine Schutzmauer gegen ausländische Konkurrenz auf dem Weltmarkt[209]).

f) Tendenz zur Ausdehnung der Subventionen.

Durch Gewährung von Subventionsforderungen eines einzelnen Unternehmens werden natürlich die anderen Betriebe desselben Produktionszweiges veranlaßt, die gleichen Vorteile für sich zu verlangen. Dies ist infolge der schon erwähnten Wirkungen auf die Konkurrenzfähigkeit leicht verständlich.

Aber nicht nur Unternehmungen der gleichen Branche werden dieselbe Berechtigung zu derartigen Forderungen für sich in Anspruch nehmen, sondern auch Unternehmungen von anderen Industriezweigen. Mit einer ganzen Flut von Subventionswünschen muß somit bei umfangreicher Subventionierung eines einzelnen Unternehmens oder Industriezweigs gerechnet werden. Die Subventionen, die der Schiffahrt und den Werften gegeben werden, haben dieselbe „ansteckende“[210]) Wirkung wie die Schutzzölle. Diese staatlichen Unterstützungen rufen nun eine neue Konstellation von Wettbewerbsverhältnissen und Rentabilitätsbedingungen hervor. Ein neuer Kreis von Grenzbetrieben bildet sich heraus, der durch Subventionen rentabel gemacht worden ist.“[211]) Sofern erzieherische Wirkungen nicht eintreten, würden bei Fortfall der Subventionen jene Reedereien doch verschwinden. Es werden deshalb alle Anstrengungen gemacht, um nicht nur den alten Subventionsbetrag zu erhalten, sondern um jenen Betrieben, die eben Grenzbetriebe und damit Seefrachtensenkungen am meisten ausgesetzt sind, durch Subventionen eine sichere finanzielle Grundlage zu geben. Hält man sich jene Subventionswirkungen vor Augen, so sieht man, daß der internationale Wettbewerb auch den Wettbewerb der Subventionen fördert. Die Subventionen hätten, da sie doch eine sehr erhebliche Belastung der Staatsfinanzen verursachen, nie den Umfang angenommen, den sie heute haben, wenn ihnen nicht jene eigenartige Tendenz innewohnte, stets wieder neue Subventionen hervorzurufen.

Wenn man also erwartet, durch Staatsunterstützungen die Auslandsaufträge für den Schiffbau erhöhen zu können, so muß man sich der Gefahr bewußt sein, daß das Ausland seinerseits mit einer entsprechenden Gegenmaßnahme antworten wird. Dasselbe ist auch bei den Schiffahrtssubventionen der Fall.[212]) „Il est à noter . . . que toute politique de subventions tend à provoquer des contre-mesures de la part des autres pays.“[213]) Diese Gegenmaßnahmen anderer Länder können dazu führen, daß sich die Subventionen in ihrer Wirkung gegenseitig aufheben und damit einen völlig nutzlos vertanen Aufwand darstellen. Der finanziell Stärkere wird bei diesem Wettlauf wohl der Sieger bleiben.

---

[209]) Industrie- und Handelszeitung vom 12. 4. 1928.

[210]) B. Huldermann: a. a. O., S. 8.

[211]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 95.

[212]) Die These, daß Subventionen stets neue Subventionen als Gegenmaßnahmen anderer Länder hervorrufen, wird durch viele Beispiele der Praxis bewiesen. Vgl. z. B. Viner, J.: Dumping, a problem in international trade, New York 1923.

[213]) G. Cassel: Subventions de l'Etat au Commerce, Stockholm 1927, S. 7.

g) Ablenkungsmöglichkeiten der Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

Ebenso wie auf dem Gebiete der Besteuerung die Absichten der Gesetzgebung vielfach unerfüllt bleiben[214]), kann man auf dem Gebiete der Schiffahrtssubventionen beobachten, daß die tatsächlich erreichten Wirkungen oft dem, vom Subventionsgeber beabsichtigten Ziel, nur zum Teil entsprechen. Wie aber auch die Steuerüberwälzung oft dem Willen des Gesetzgebers entspricht, so will bei Schiffahrtsunterstützungen der Staat nicht nur der Schiffahrt allein helfen, sondern er hat auch noch andere allgemeinere wirtschaftspolitische, insbesondere handelspolitische Ziele gleichzeitig im Auge. Das in diesem Zusammenhang analog der Steuerüberwälzung oft gebrauchte Wort „Subventions- oder Prämienüberwälzung" ist ungenau und kennzeichnet den hier vorliegenden Tatbestand nicht richtig, denn der Ausgangspunkt und die Wirkung ist gerade umgekehrt. Nicht eine Last wird abgewälzt, sondern das Gegenteil, eine Vergünstigung wird dem ursprünglichen Subventionsempfänger entzogen und auf andere Wirtschaftssubjekte übertragen. Mit Siegert kann man diesen Tatbestand am treffendsten mit „Subventionsablenkung" [215]) bezeichnen.

Schon Grunzel betonte, „daß die Frage der Prämienüberwälzung zwischen Schiffahrt und Schiffbau die heikelste und wichtigste der gesamten Prämiengesetzgebung sei" [216]). Es soll deshalb untersucht werden, inwiefern die besondere ökonomische Struktur der Subventionen und die besonderen Bedingungen, die an die Subventionierung geknüpft werden, dazu führen, daß Teile der Subventionen nicht der Seeschiffahrt bzw. den Werften zugute kommen, sondern daß andere Gewerbezweige einen mehr oder weniger großen Teil an sich ziehen können.

aa) Ablenkung der Schiffahrtssubventionen.

Die Ablenkung der Schiffahrtssubventionen kann nach zwei Richtungen erfolgen: 1. Die Werften können die eigentlichen Nutznießer werden, ferner auch deren Lieferanten, also Stahlwerke und Maschinenfabriken; 2. die Befrachter der Schiffahrt, der Ein- und Ausfuhrhandel.

Die subventionierten Reeder werden meistens verpflichtet, im Inland gebaute Schiffe zu fahren, oder sogar nur Schiffe zu benützen, die aus inländischem Material gebaut sind, eine in bestimmter Art zusammengesetzte Besatzung auf ihren Schiffen zu beschäftigen und, was besonders wichtig ist, bestimmte Verkehrsdienste einzurichten und eine gewisse Verkehrsdichte einzuhalten. Durch die wirtschaftliche Auswirkung solcher Bedingungen bildet sich auf der Seite der Reeder ein unelastisches Angebot, weil, wie schon bemerkt, die Schiffe meistens vertragsmäßig in Fahrt gehalten werden müssen. Zu der, durch die Subventionsbedingungen hervorgerufenen Verringerung der Angebotselastizität von Tonnage, kommt noch eine Unelastizität von der Eigenart des Kostengesetzes in der Schiffahrt. „Der Minimalpunkt, von dem an die Kosten pro Beförderungseinheit nach dem Prinzip des zunehmenden Ertrages sich gestalten, wird infolge der Höhe des investierten Kapitals und infolge des hohen Anteils der kon-

---

[214]) Vgl. Fr. K. Mann: Artikel „Überwälzung der Steuer" im Handw. d. Stw. 4. Aufl., 1928, S. 336 ff.

[215]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 73.

[216]) J. Grunzel: System der Verkehrspolitik, 1908, S. 223.

stanten Kosten an den Gesamtkosten erst nach einer hohen Verkehrsfrequenz erreicht[217]). Bis zu jenem Minimalpunkt ergibt sich ein unelastisches Angebot der Reeder.

Durch die Abschnürung des ausländischen Wettbewerbs bei der Vergebung von Neubauaufträgen wird die Nachfrageelastizität der Reeder verringert. Infolge der obigen Bedingungen sind die Reeder nicht in der Lage, auf die Dauer ihre Nachfrage auf einen günstigeren Zeitpunkt zu verschieben und können daher höhere als Weltmarktpreise bezahlen müssen. Mindestens ein Teil der Schiffahrtssubventionen kann auf diese Weise von der Reederei auf die Werft verschoben werden. Die Subventionen können sich auch zugunsten der Seeleute verschieben, wenn die Reeder verpflichtet werden, einen relativ großen Prozentsatz von Seeleuten der eigenen Nationalität auf ihren Schiffen zu beschäftigen.

Die den Reedereien gewährten Subventionen kommen zum Teil auch sehr oft den Befrachtern zugute, was in der verschiedenen Elastizität von Tonnageangebot und Tonnagenachfrage seine Erklärung findet. Das Tonnageangebot der Reeder kann von vornherein, also auch ohne die erwähnten Subventionsbedingungen, als wenig elastisch bezeichnet werden. Eine starke Steigerung der Frachten führt infolge der zu Neubauten erforderlichen Zeit nur zu einer relativ geringen Steigerung des Tonnageangebots, und eine Verminderung der Frachten wird andererseits nur langsam zu einer Auflegung von Tonnage führen, da die Reeder auch die verlustbringende Fracht vorziehen, wenn der Verlust hier geringer ist als bei der Auflegung[218]). Dagegen ist bei der Nachfrage nach Tonnage eine größere Elastizität festzustellen: Verminderung der Frachten macht neue Waren wirtschaftlich transportabel, so daß neue Tonnagenachfrage herangelockt wird. „Diese geringe Elastizität des Angebots und die hohe Elastizität der Nachfrage nach Tonnage führen zu besonders starken Konjunkturschwankungen in der Schiffahrt.“[219]) Es ist zu beachten, daß es „niemals auf die absolute, sondern auf die relative Elastizität von Angebot und Nachfrage ankommt“.[220]) Diejenige der beiden Marktparteien, deren Angebot oder Nachfrage relativ am elastischsten ist, wird in der Lage sein, die Subventionen teilweise oder ganz auf sich zu lenken.

Die geringe Angebotselastizität wird durch die schon erwähnten Subventionsbedingungen und die Kostengesetze des Reedereibetriebs noch verstärkt, wodurch die Reeder bei sinkender Nachfrage nach Tonnage nicht in der Lage sind, ihre Seefrachten stabil zu halten. Sie werden gezwungen sein, die Frachtsätze zugunsten der Befrachter zu senken. Dasselbe wird eintreten, wenn der Erhöhung des Angebots von Tonnage mit Hilfe von Subventionen keine Steigerung der Nachfrage nach Tonnage zunächst gegenübersteht. „Wie aber auch die Nachfrage nach Seeverkehrsleistungen sich bewegen wird, immer wird der Reeder, dessen Angebotselastizität durch die Subventionen verringert wird, Ge-

---

217) Fr. Siegert: a. a. O., S. 73.

218) Auch wenn der Verlust größer ist als bei der Auflegung wird sich der Reeder schwer zum Auflegen entschließen, da er bestrebt sein muß, sich seine Kundschaft zu erhalten.

219) S. Helander: Die internationale Schiffahrtskrise.... S. 1.

220) Fr. K. Mann: a. a. O., S. 348.

fahr laufen, in eine weniger günstige Marktposition gedrängt zu werden." [221]) Den Befrachtern ist es also leicht möglich, sich mindestens einen Teil der Schiffahrtssubventionen zunutze zu machen.

Die Seeschiffahrt ist aber nicht nur Objekt jener Ablenkungsvorgänge, sondern kann auch selbst Subventionen, die anderen Gewerbezweigen der betreffenden Volkswirtschaft zugedacht sind, auf dem Wege ähnlicher Verschiebungserscheinungen erhalten.

bb) Ablenkung der Werftsubventionen.

Von großer Wichtigkeit ist die Ablenkungsfrage bei den Unterstützungen, die der notleidenden Werftindustrie gewährt werden. Die Werftsubventionen können entweder zugunsten der Reedereien oder der Maschinenfabriken usw. abgelenkt werden. Sie können also auch ganz außerhalb der Schiffbausphäre oder auf ihren Grenzgebieten wirksam werden, oder können auch andere Schiffahrtsinteressenten, als die zunächst bedachten, treffen.

Die Reedereien können zum Teil Nutznießer der den Werften gewährten Unterstützungen dadurch werden, daß sie Schiffe zu einem niedrigeren Preis von den Werften erhalten, als es bei normalen Verhältnissen möglich wäre. Durch staatliche Unterstützungen sind die Werften in den Stand gesetzt, Schiffe zu Preisen zu bauen, die unter den natürlichen Produktionskosten liegen, wodurch die Reedereien selbst während einer Krise evtl. zu Neubauaufträgen veranlaßt werden. Der Unterschied zwischen jenem niedrigeren Preis und dem eigentlichen Marktpreis ist der Subventionsteil, der in diesem Fall von der Werft auf die Reederei übertragen wird. Wenn nun jene Extragewinne bei den Reedern bleiben, also nicht an die Befrachter in Gestalt von niederen Frachtsätzen abgegeben werden, so bekommen entweder die Aktionäre ihr Kapital höher verzinst als gewöhnlich, die Seeleute erhalten Beschäftigungsmöglichkeit auf Schiffen, die unter normalen Bedingungen nicht gebaut worden wären. Sonst nötig gewordene Rationalisierung der Reedereibetriebe kann unterbleiben, da kein Zwang dazu vorliegt. Da durch die Subventionen die Neubaubestellungen künstlich hervorgerufen werden und nicht einem tatsächlichen Bedarf entsprechen, wird die Überkapazität in der Schiffahrt nur noch gesteigert, worunter die gesamten Reedereibetriebe dann zu leiden haben. Nur insofern die Subventionen zur Erzielung einer lebhafteren zukünftigen Reedereitätigkeit führen, ist ihnen eine wirtschaftliche Begründung gegeben.

Es ist auch möglich, daß die Reedereien jene Extragewinne nicht behalten können, sondern diese, infolge des gesteigerten Tonnageangebots und der daraus resultierenden Herabsetzung der Frachtsätze, den Exporteuren und Importeuren zugute kommen. Es können jetzt Waren verschickt werden, die vorher nicht transportabel waren. Dadurch wird Export, der an sich nicht lohnend ist, durch Prämien erweitert. Die Subventionen wirken also hier wie Ausfuhrprämien. Das Ausland bezahlt nicht den vollen Wert der betreffenden Waren, sondern die inländischen Steuerzahler bezahlen den Rest. Ist diese Summe kleiner als die, für die sonst arbeitslosen Arbeiter zu bezahlende Arbeitslosenunterstützung, so ist eine solche Maßnahme berechtigt. In der Praxis hat man allerdings kein so einfaches Rechenexempel. Es muß auch berücksichtigt werden, daß

[221]) Fr. Siegert: a. a. O., S. 74.

dadurch alte Absatzgebiete erhalten und evtl. neue für die Zukunft geschaffen werden können.

Es ist ferner auch denkbar, daß eine Rückwälzung der Unterstützungen stattfindet, d. h. daß die Lieferanten der Werftindustrie (Stahlwerke, Maschinenfabriken usw.) jene Mehrgewinne erhalten, indem sie über dem üblichen Marktpreis hinaus einen höheren Preis erzielen können. Die eigentliche Absicht, nämlich den Werften zu helfen, ist dann zum Teil mißlungen. Es muß in diesem Fall von der Allgemeinheit Geld für einen Zweck aufgebracht werden, dessen Wirkungen der Staat selbst nicht gewollt hat. Was vorher von der Werftindustrie gesagt wurde, gilt dann auch entsprechend für diese anderen Industrien.

Zusammenfassung: Die Werften sind nur selten in der Lage, die durch die Subventionen hervorgerufenen Mehrgewinne ganz zu behalten. Meist wird die Marktlage zur Folge haben, daß die Exporteure und Importeure die wirklichen Nutznießer der erwähnten Unterstützungen sind, indem ihnen billigere Frachten berechnet werden. Diese Frachtherabsetzung könnte evtl. durch ein Reederkartell verhindert werden, wodurch dann die Extragewinne den Reedern zufielen.

Wir haben nun gesehen, daß sich die wirtschaftlichen Ziele nicht immer mit den tatsächlichen sozialökonomischen Wirkungen der Subventionen decken; stets pflegen, auch wenn die beabsichtigten Wirkungen tatsächlich eintreten, noch eine ganze Reihe unbeabsichtigter Wirkungen herbeigeführt zu werden. Die Diskrepanz zwischen Absicht und Wirkung bildet so eines der Hauptprobleme der Schiffahrts- und Werftsubventionspolitik. Diese Tatsache kann auch als ein Argument gegen die Subventionen betrachtet werden.

3. Zusammenfassende Würdigung der Schiffahrts- und Schiffbausubventionen.

Wie wir bei der Darstellung der evtl. Gründe für Schiffahrts- und Schiffbausubventionen gesehen haben, können diese Rechtfertigungsversuche bei einer kritischen Betrachtung nur zum Teil als gelungen bezeichnet werden. Es besteht hier dauernd eine unüberbrückbare Diskrepanz zwischen nationaler und internationaler Betrachtungsweise. Weltschiffahrtspolitisch gesehen müssen heute Subventionen immer abgelehnt werden, doch den nationalen und besonders den sozialpolitischen Argumenten kann man seine Zustimmung nicht immer ganz versagen. Es ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, daß sich das Wesen der Subventionen im Laufe der Zeit zum Teil gewandelt hat, um so ausgesprochener, je näher wir der Gegenwart kommen. Vor dem Kriege und in der ersten Nachkriegszeit entsprangen die Subventionen einer spontanen Politik des Staates, die aus verhältnismäßig freien Entschlüssen hervorging und auf frei gewählte Ziele volkswirtschaftlicher oder machtpolitischer Natur gerichtet war. Diese spontanen freiwilligen Subventionen sind heute seltener geworden.

Wenn man nun die Frage untersucht, auf welche Ursachen die Entwicklung zu dieser hilfsbedürftigen Situation in der Schiffahrt und dem Schiffbau zurückzuführen ist, kommt man zu dem Ergebnis, daß neben der Weltwirtschaftskrise, die das Eindringen der öffentlichen Hand in die privaten Schiffahrtsbelange gefördert hat und die schon bei normalem Wachstum der Schiffahrtstonnage eine gewisse Überkapazität erzeugt hätte, es vor allem die langjährigen

Subventionsgewährungen in fast allen Ländern waren, die zu einer überdurchschnittlichen Vergrößerung und damit zu einer Verschärfung der Überkapazität beigetragen haben. Das Ausmaß jener Ausweitung der Weltschiffahrt wäre entsprechend der zur Subventionierung bereitgestellten Mittel noch bedeutend größer gewesen, wenn die verschiedenen subventionierenden Staaten wirtschaftlich rationeller vorgegangen wären. Wir stehen nun heute vor der Tatsache, daß ein Zustand durch dieselben Mittel, durch die er z. T. hervorgerufen wurde, bekämpft wird. Man sollte sich klar sein, daß damit die Krise stabilisiert wird. Der Staat fühlt wohl eine gewisse moralische Verpflichtung zur Hilfe, da er durch seine Subventionspolitik die Krise in der Schiffahrt bedeutend verschärft hat, man könnte fast sagen, hervorgerufen hat. Beweis dafür, daß der Schiffsraumüberfluß durch die Krisenzuspitzung der letzten Jahre nur verschärft, aber nicht hervorgerufen wurde, ist die seit 1925 nicht abgerissene, aber bis jetzt erfolglose Diskussion über künstliche Verknappung von Tonnage durch international geregelte Auflegungs- und Abwrackaktionen.

Der Schiffahrtsimperialismus einzelner Länder in den zahlreichen Varianten des Schutzes der nationalen Schiffahrt von der Staatsflotte bis zur Flaggendiskrimination hat jede Anpassung der Welttonnage an den Welthandel verhindert. Es hieße die Ursachen der Schiffahrtsentwicklung völlig verkennen, wollte man übersehen, daß oft Prestige- und Rekordsucht, ungesunder Schiffahrtsnationalismus und Mangel an Augenmaß für die schiffahrtswirtschaftlichen Verkehrserfordernisse des einzelnen Landes diesen Entwicklungsprozeß stark begünstigt haben. Es ist nun nötig, die Konsequenz aus der entstandenen Situation zu ziehen und das zu liquidieren, was wirtschaftlich im Übermaß vorhanden ist. An Stelle weiterer Neubausubventionen muß die wirtschaftlich rationellere Politik der Staaten die sein, jene Liquidation durch weitsichtige Umstellungsmaßnahmen zu erleichtern.

In einer offiziellen Stellungnahme hat auch der Wirtschaftsausschuß der deutschen Werften den Subventionen gegenüber eine ablehnende Haltung eingenommen. Er äußerte sich im Jahre 1927 folgendermaßen:

„Es muß berücksichtigt werden, daß mittels der Subventionen der Werftindustrie durch Herbeiführung einer Scheinkonjunktur nachhaltiger Schaden entsteht, da die von den Werften stets einstimmig als notwendig anerkannte natürliche Auslese, wie sie aus den Veränderungen der wirtschaftlichen Verhältnisse infolge des Krieges notwendig geworden sind, wiederum verhindert wird. Der Fortfall des erheblichen Auftragsquantums aus Kriegsschiffbauten zugleich mit einer Vermehrung der Produktionsfähigkeit kann durch Subventions- und Stützungsmaßnahmen niemals einen Ausgleich finden.“ [222])

Die Werftindustrie vertrat auch in der Folgezeit diesen Standpunkt, hat dann aber infolge der dauernden Verschlimmerung der Lage einen etwas weniger strengen eingenommen. Auch die Reedereiverbände haben sich immer gegen die Subventionen gewandt, denn sie sind es ja, die an der vergrößerten Tonnage zu leiden haben. Ebenso hat der Reichsverband der deutschen Industrie offen und eindeutig gegen eine Aufrechterhaltung der Subventionspolitik Stellung genommen. Es wurde betont, daß Subventionen zur Einschläferung des Selbsthilfegedankens, Fehlkalkulation, Unterbietung auf Kosten der öffentlichen Unter-

---

[222]) Kurt Mendelsohn: a. a. O., S. 21.

stützung führen würden, und daß die durch Subventionen festgelegten Mittel eine große Gefahr für die öffentlichen Finanzen selbst bedeuten [223]).

In Theorie und Praxis, bei den Unternehmern und den Regierungskreisen wird im Prinzip der Subventionalismus abgelehnt. Die Spitzenorganisationen der deutschen Werften und Schiffahrt sind grundsätzlich Gegner des Subventionssystems und wehren sich gegen die sogenannte „kalte Sozialisierung". Man muß aber zugeben, daß die Reedereien der nichtsubventionierenden Staaten auf die Dauer auf staatliche Hilfe nicht verzichten können, wenn diejenigen Staaten, die ihrer Schiffahrt Beihilfen aller Art gewähren, von diesem Weg nicht abgehen wollen.

Bei der heutigen Werften- und Schiffahrtskrise kann es sich angesichts der katastrophalen Übersetzung dieser Wirtschaftszweige nicht, wie oft behauptet wird, um einen vorübergehenden Notstand handeln, der durch staatliche Unterstützung behoben werden kann. Wenn die Subventionsgewährungen allmählich zu einer Gesundung und einer Rentabilität führen würden, d. h. wenn diese Unterstützungen nur als vorübergehende Erziehungsmaßnahmen gewertet werden könnten, wäre diesen Subventionsforderungen eine Berechtigung nicht abzusprechen. Man könnte in diesem Falle, in Parallele zu den List'schen Erziehungszöllen, von Erziehungssubventionen sprechen, wo jedoch dieselben Abbauschwierigkeiten berücksichtigt werden müßten, wie bei den Erziehungszöllen. Die meisten Subventionen haben nicht zur beabsichtigten Gesundung, sondern zur Notwendigkeit einer Fortführung, ja sogar oft Erhöhung der Zuschüsse geführt [224]). Noch weit verderblicher ist, wie wir gesehen haben, die Wirkung der Subventionen auf die Weltschiffahrt und den Weltschiffbau.

Um eine endgültige Sanierung der Schiffahrt zu erreichen, genügt es nicht, den Tonnageüberfluß zu beseitigen, sondern es müßte zur Abwehr einer wiederholten überspitzten Neubautätigkeit die Baupolitik geregelt werden, wobei eine Regelung der Subventionsfrage unumgänglich notwendig wäre. Die Weltschiffahrt wird niemals den Gedanken des rationellen Betriebes ausführen können, solange ungehemmt Subventionen je nach dem Belieben der einzelnen Regierungen gegeben werden, denn sie haben stets ein mehr oder weniger unrationelles Arbeiten zur Folge.

Der Kampf gegen Subventionen ist ebenso alt, wie erfolglos, aber die Ausprägung der Weltkrise präsentiert allmählich auch das Problem der Staatssubventionen in einer neuen Gestalt. Jede Subvention belastet den Staatshaushalt, und von Schwierigkeiten, den Haushalt in Ordnung zu halten, ist heute kein Land frei. Sie sind vielmehr in Frankreich und U. S. A., als den Hauptexponenten der Subventionspolitik, dann auch in Italien, Japan und den anderen Ländern, die Schiffahrtssubventionen zahlen, vorhanden. Man sollte also annehmen, daß der Zeitpunkt klug gewählt wäre, um den Subventionen in internationalen Verhandlungen zu Leibe zu gehen. Wenn es gelingen würde, durch Schaffung rationeller Voraussetzungen für den internationalen Reedereibetrieb und durch Erleichterung einer Zusammenarbeit im Gegensatz zur jetzigen Konkurrenz die Situation der Weltschiffahrt wesentlich zu bessern, so wäre denkbar, daß aus der augenblicklichen Not des Budgets in der Zukunft eine Tugend würde, daß man das Gespenst der Schiffahrtssubventionen für dauernd verbannen könnte.

---

[223]) Vgl. Magazin der Wirtschaft vom 7. 11. 1930, S. 2059. Wirtschaftsdienst vom 31. 10. 1930, S. 1891.

[224]) Vgl. Wirtschaftsdienst, vom 31. 10. 1930, S. 1881.

Da es aber kaum anzunehmen ist, daß es je einmal gelingt, die Schiffahrtssubventionen ganz zu beseitigen, sollte man wenigstens darauf hinarbeiten, betreffs einiger wesentlicher Punkte der Subventionen international zu einer Einigung zu kommen. Gustav Cassel stellte diesbezüglich für Subventionen allgemein auf der Tagung der „Internationalen Handelskammer" im Jahre 1927 in Stockholm folgende Forderungen:

„1. Veröffentlichung des Subventionssystems jedes Landes,
2. Vereinheitlichung der Anwendung der Subventionspolitik in den Beziehungen zu den verschiedenen ausländischen Ländern,
3. Begrenzung der Subventionspolitik in Bezug auf ihre verschiedenen Formen,
4. Internationales Abkommen, um die Höhe der Subventionen herabzusetzen." [225])

Bei einer Verwirklichung dieser Forderungen wäre schon ungeheuer viel erreicht. Die Tatsache jedoch, daß bis jetzt in diesen Fragen keine Einigung zustande gekommen ist, läßt erkennen, welche großen Schwierigkeiten einem solchen Vorhaben gegenüberstehen. Als letztes Ziel muß aber trotzdem die vollständige Beseitigung der Subventionspolitik angesehen werden.

Die Äußerungen von Heineken, dem Präsidenten des Norddeutschen Lloyd in Amerika über die Subventionsfrage im November 1932 wurden als ein Wendepunkt in der Auffassung der deutschen Reedereien zur Frage der Subventionierung bezeichnet. Heineken stellte fest, daß die Reedereien aller Länder noch „eine Zeitlang" mit schweren Verlusten arbeiten müssen, und daß angesichts dieser Lage in allen Schiffahrtsländern staatliche Subventionen für die Schiffahrtsgesellschaften nötig sein würden [226]). Angesichts dieser Lage sei es notwendig, Vorkehrungen zu treffen, um ein gegenseitiges Überbieten der verschiedenen Staaten bei der Subventionsgewährung zu vermeiden. Zu diesem Zweck sollte ein internationales Abkommen über die Reglementierung der Subventionen geschaffen werden. Während früher die Überlegungen meist dahin gingen, zu einer Senkung und langsamen Abschaffung der Subventionen zu kommen, will Heineken sie quasi normalisieren und die Subventionsfrage zwischen den einzelnen Ländern in Einklang bringen. Dies würde wohl den Übergang zur Subventionierung auch derjenigen Länder bedeuten, die sich bisher davon frei gehalten haben.

Der obigen Begründung der Subventionen aus einer wirtschaftlichen Notwendigkeit heraus kann hier nicht beigepflichtet werden, denn das Ausmaß der Überkapazität ist heute so groß, daß ihre vollständige Erhaltung dauernd eine spätere Rentabilität verhindern würde. Gerechtfertigt wären Subventionen höchstens, wenn sie zur Beseitigung dieser Überkapazität verwendet werden würden. Es ist wohl anzunehmen, daß Heineken infolge der Tatsache zur Forderung von Subventionen kam, daß an ein Verschwinden des Subventionswesens angesichts der bisherigen erfolglosen Bemühungen und der neuesten Subventionstendenzen nicht zu denken ist, und daß die nichtsubventionierte Schiffahrt der Konkurrenz der subventionierten auf die Dauer nicht standhalten kann. Die Begründung, die ihnen Heineken gegeben hat, mag wohl aus taktischen Gründen erfolgt sein.

---

[225]) G. Zachau-Mengers: a. a. O., S. 36.
[226]) Hamburger Fremdenblatt vom 18. 11. 1932.

3. Teil.

Die Subventionen und die Bestrebungen zur Beseitigung der gegenwärtigen Schiffahrtskrise.

Um die bei früheren Ausführungen aufgestellte Behauptung, daß eine endgültige Sanierung der Schiffahrt und Werftindustrie nur durch Beseitigung des Subventionswesens erfolgen könne, zu festigen und zu beweisen, sollen im folgenden die verschiedenen Möglichkeiten der Krisenbeseitigung einer systematischen und kritischen Betrachtung unterzogen und daran anschließend die Vorschläge zur internationalen Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen auf die Möglichkeit ihrer Verwirklichung hin untersucht werden.

1. Zusammenschluß der Reeder in Konferenzen.

Es liegt nahe, daß bei einer Schiffahrtskrise sich die Reeder in Schiffahrtskartellen zusammenschließen, um die Frachtraten möglichst auf einem Niveau zu halten, bei dem noch Gewinne möglich sind. Inwieweit die Reeder vermittels der Konferenz, die in der Schiffahrt sehr verbreitet sind und eine Mischung von Gebiets- und Preiskartellen darstellen, dieses Ziel erreichen, soll im folgenden dargestellt werden.

Die gegenwärtige Krise lehrt uns, daß es den Konferenzen nicht möglich war, den ungeheuren Frachtensturz zu verhindern. Einige Überlegungen bestätigen, daß die Konferenzen tatsächlich selbst bei straffer Bindung nicht imstande sind, die Raten monopolistisch hochzuhalten, solange ein Schiffsraumüberfluß besteht. Die wichtigste Wirkung ist, ganz wie bei den binnenländischen Kartellen die, daß der Umfang der herangezogenen Tonnage nicht mehr durch den Preis, sondern durch den Konferenzbeschluß bestimmt wird. Während sich bei freiem Wettbewerb die Frachten auf einen Stand einstellen würden, bei dem die Tonnage mit den höchsten Selbstkosten ausscheiden würde und aufgelegt werden müßte, muß die Konferenz die Raten auf der Basis der höchsten in der Konferenz vorkommenden Selbstkosten festsetzen, wodurch diese bei freiem Wettbewerb ausscheidenden Betriebe am Leben erhalten werden. Es erhöhen sich dann zwar die Differentialrenten der Reeder mit niedrigeren Selbstkosten, aber gleichzeitig sinken die Einnahmen durch die unzulängliche Ausnützung des Schiffsraumes. Die Reeder mit hohen Selbstkosten werden somit bevorzugt und die mit niedrigeren Selbstkosten benachteiligt. Diese Benachteiligung wäre nur dann nicht vorhanden, wenn ausgesprochen Monopolfrachten festgesetzt werden könnten, die so hoch sind, daß der Mehrgewinn die schlechtere Ausnützung des Schiffsraums kompensiert.

Weiter ist zu berücksichtigen, daß bei völlig freiem Wettbewerb infolge des hohen Anteils der fixen Kosten an dem Betriebsergebnis der Linienschiff-

fahrt und infolge des regelmäßigen Fahrtencharakters das Schiffahrtsgeschäft so lange betrieben wird, als die variablen Kosten abzüglich der Roheinnahmen aus dem Betriebe niedriger oder höchstens gleich den Auflegungskosten sind. Bei völlig freiem Wettbewerb würden sich also die Frachten auf einen Stand einspielen, der den fixen plus variablen Kosten minus den Auflegungskosten der teuersten herangezogenen Tonnage entspricht. Das bedeutet, daß bei völlig freiem Wettbewerb auch die letzte herangezogene Schiffahrtstonnage bereits mit Verlust arbeiten würde, sofern überhaupt ein Frachtraumüberschuß besteht.

Wenn die Frachtfestsetzung einen Sinn haben soll, so muß die teuerste, an der Konferenz beteiligte Tonnage mindestens gerade noch auf ihre Kosten kommen. Ohne daß man monopolistisch überhöhte Frachtraten anzunehmen braucht, besteht also eine Divergenz zwischen den Preisen des völlig freien Wettbewerbs und den Konferenzraten. Versucht die Linienschiffahrt in Zeiten sinkenden Güterverkehrs die Frachten zu halten, oder geht sie auch mit den Frachten herunter, ohne aber Tonnage aus der Konferenz auszuscheiden, dann verstärkt sie den monopolistischen Charakter der Konferenz. Es wird jetzt mehr Tonnage in Fahrt gehalten, als es bei freiem Wettbewerb der Fall wäre. Je niedriger die Selbstkosten der in der Konferenz gebundenen Reeder sind, desto stärker ist für diese der Anreiz, aus der Konferenz auszutreten. Sie empfinden infolge der unzulänglichen Ausnützung ihres Frachtraums die Umlegung der Einnahmen auf die gesamte Konferenztonnage, die in der Einheitlichkeit der Frachtfestsetzung liegt, um so schmerzlicher, als sie bei niedrigeren Frachtraten hoffen könnten, mehr Ladung an sich zu ziehen. Geht die Konferenz mit den Frachten dagegen so weit herunter, daß die Selbstkosten der teuersten beteiligten Tonnage nicht mehr gedeckt sind, so entsteht bei den Reedern mit hohen Selbstkosten ein kaum weniger starker Anreiz zum Ausscheiden. Sie erleiden bei den Konferenzfrachten Verluste, können aber hoffen, als Außenseiter so viel Ladung an sich zu ziehen, daß ihre niedrigeren Außenseiterfrachten noch rentabler sind als die Konferenzfrachten.

Löst man nun die Konferenzen auf, so ist der Ratenkampf mit allen Wirkungen einer freien Wirtschaft die Folge. Auf diesem Wege ist eine Lösung also nicht zu finden. Ansätze nach ganz neuen Wegen der internationalen Zusammenarbeit auf den Weltmeeren kann man in der Bildung nationaler Betriebsgemeinschaften, die durch Ausschaltung der nationalen Konkurrenz wenigstens den Kreis der Konferenzpartner und damit die Reibungsverluste etwas vermindern könnten, erblicken. Diese Tendenz zu nationalen Betriebsgemeinschaften steckt aber noch zu sehr in den Anfängen, als daß sie bereits als Ersatzmöglichkeit für die Konferenzen erscheinen könnte. Außerdem würde sich eine irgendwie geartete Zusammenfassung ursprünglich national begründeter Betriebsgemeinschaften naturgemäß nur auf gewissen, besonders geeigneten Routen durchführen lassen. Man kommt darnach zu dem unbefriedigenden Schluß, „daß sich gegenwärtig ein organisatorischer Ausweg aus der Krise der Konferenzsysteme noch nicht erkennen läßt“ [227]).

Ob dem in der Nordatlantik-Konferenz im Mai 1932 behandelten Kontrollsystem, dessen Hauptzweck die Überwachung für die Einhaltung der Konferenzbestimmungen mit all ihren vielgestaltigen Aufgaben ist, größere Bedeutung beigemessen werden kann, ist noch nicht abzusehen [228]). Auf jeden Fall

[227]) Hamburger Fremdenblatt vom 6. 5. 1931.

[228]) Hamburger Fremdenblatt vom 11. 5. 1932.

bedeutet es einen Schritt in der Richtung der Selbsthilfe zur Krisenbekämpfung in der internationalen Schiffahrt, dem allerdings noch umfassendere folgen müßten, wenn von dieser Seite her eine fühlbare Entlastung eintreten soll. Dafür besteht aber kaum irgend eine Aussicht. Aus dem Gesagten geht hervor, daß durch Bildung von Konferenzen die Reeder eine Depression auf dem Frachtenmarkt wohl abschwächen und mildern können, daß es ihnen aber bei langanhaltenden Krisen und bei der Tatsache eines gewaltigen Tonnageüberflusses nicht möglich ist, die Krise in der Schiffahrt zu beseitigen und ihre Rentabilität wieder herzustellen, oder zu erhalten. Es mußte deshalb nach anderen Auswegen gesehen werden.

Da die Ursache der Schiffahrtskrise in der Überkapazität von Tonnage zu suchen ist, greifen die Reeder folgerichtig in diesem Punkte ein und versuchen, das Tonnageangebot zu verringern. Es bestehen hier folgende Möglichkeiten:

1. Auflegung von Tonnage. 2. Ballastgang. 3. Abwrackung. Bei Betrachtung dieser Möglichkeiten wird es klar, daß für die Beurteilung der Lage der Weltschiffahrt die quantitative und qualitative Veränderung der Welttonnage die gewissermaßen nur theoretische Grundlage ist, mit der man zu rechnen hat, theoretisch deshalb, weil ein Teil dieser Tonnage gar nicht und ein anderer nur teilweise praktisch verwertet wird. Das Problem der Auflegung soll nun zuerst einer Betrachtung unterzogen werden.

II. Auflegung von Tonnage.

a) Feststellung des Auflegungspunktes.

Für den Entschluß, die Auflegung vorzunehmen, entscheidet theoretisch jener Punkt, bei dem die durch den Betrieb verursachten Verluste die Auflegungskosten übersteigen. Je schlechter ein Schiff qualitativ ist, desto höher sind seine Betriebskosten und desto schneller wird dann der „Auflegungspunkt" erreicht. So bestimmt der Zusammenhang zwischen Tonnageüberfluß und Auflegung von Tonnage ist, so unbestimmt ist er im einzelnen Fall insofern, als nicht etwa derjenige Reeder, der besonders zum Tonnageüberfluß beigetragen hat, in erster Linie zur Auflegung gezwungen wird. Es ist meistens gerade das Gegenteil zu beobachten: gerade diejenigen Reeder, die durch ganz moderne und leistungsfähige Tonnage dazu beigetragen haben, den Tonnageüberfluß zu schaffen, müssen am wenigsten auflegen, sondern diejenigen, die sich keine neuen Schiffe angeschafft haben, werden gezwungen, ihre inzwischen älter gewordenen Schiffe aufzulegen, da sie nicht mehr konkurrenzfähig sind. Diese Tatsache hat in noch größerem Maße für die einzelnen Länder Geltung. Nicht diejenigen Länder, die durch die Schiffahrtssubsidien oder gar eigenen Staatsreedereien zu dem Tonnageüberfluß besonders beigetragen haben, müssen notwendigerweise zuerst auflegen.

Die Reeder entschließen sich verhältnismäßig schwer zur Auflegung, und dies nicht nur aus berufsideellen Gründen. Es ist für den Reeder besser, seine Schiffe Verlustfahrten unternehmen zu lassen, wenn diese Verluste die Auflegungskosten nicht beträchtlich übersteigen. Besonders die Linienreedereien werden bestrebt sein, für ihre langjährigen Kunden die notwendigen Linienverbindungen aufrecht zu erhalten und die Konkurrenz in ihrem Fahrtgebiet nicht übermächtig werden zu lassen. Bei den Linienreedereien sprechen auch Prestigegründe

gegen eine Auflegung. Wichtig ist auch, daß die Subventionen an bestimmte Bedingungen, z. B. an bestimmte Abfahrtshäufigkeit aus Gründen der nationalen Außenhandelsbedürfnisse usw. gebunden sind.

Die krisenhafte Überkapazität an Schiffsraum kann durch Auflegung auf die Dauer nicht behoben werden. Sobald die Konjunktur in der Schiffahrt durch Auflegung von Tonnage etwas besser wird und die Frachtsätze in die Höhe gehen, werden die Reeder der Versuchung nicht widerstehen können, einen Teil ihrer aufgelegten Tonnage erneut in Betrieb zu nehmen[229]), wodurch natürlich infolge des vergrößerten Tonnageangebots die Frachtsätze wieder zurückgehen und man am Ausgangspunkt anlangt. Es ist allerdings dabei noch zu bemerken, daß, je länger die Auflegungsdauer ist, desto weniger wertvoll die Schiffe durch Veraltung werden und deshalb ihre Neuinbetriebsetzung immer unwahrscheinlicher wird. Nur bei einer internationalen Einigung über die Auflegung von Tonnage könnte etwas erreicht werden, aber auch in diesem Fall nur unter der Bedingung, daß mit der ungehemmten Neubautätigkeit gebrochen und diese einer Regelung unterworfen wird.

b) Tatsächliche Auflegung von Tonnage.

Als nach dem Kriege die Gründe für eine Hochkonjunktur nach und nach wegfielen, setzte noch im Laufe des Jahres 1921 in der Schiffahrt eine Krise von nie dagewesener Schärfe ein, welche die Reeder zum Auflegen von Schiffsraum in außergewöhnlichem Umfang nötigte: nach Pantlen waren damals in der ganzen Welt 4 Mill. bis zeitweilig über 10 Mill. Tonnen Schiffsraum aufgelegt[230]). Infolge der schlechten Rentabilitätsverhältnisse in der Weltschiffahrt sind auch in der Folgezeit viele Reeder dazu übergegangen, ihre nicht hochqualifizierte Tonnage stillzulegen, weil die Liegekosten geringer sind, als die oft nur mit großen Verlusten durchzuführenden Reisen. Wie jedoch aus den folgenden Zahlen hervorgeht, zeigen die Auflegungsziffern eine rückläufige Tendenz:

am 1. 1. 1922 . . .	10,98 Mill. B. R. T.[231])
am 1. 1. 1923 . . .	9,13 Mill. B. R. T.
am 1. 1. 1924 . . .	6,89 Mill. B. R. T.
am 1. 1. 1925 . . .	5,98 Mill. B. R. T.

Infolge des kurzen Aufschwungs in den Jahren 1927/1929 sank die aufgelegte Tonnage Anfang 1930 sogar auf 3,2 Mill. Tonnen. Der dann einsetzende ständige Rückgang des überseeischen Warenverkehrs mußte aber um so mehr wieder zu immer steigenden Auflegungsziffern führen, als die Welthandelsflotte noch immer Zuwachs an Schiffen modernster und wirtschaftlichster Konstruktion erhielt. Der Grad der Beschäftigungslosigkeit der Schiffahrt, der durch die Statistik der aufgelegten Tonnage veranschaulicht wird, hat, wie aus folgenden Ausführungen zu ersehen ist, seit 1930 eine ständig steigende Tendenz. Nach Lloyds Register[232]) betrug die aufgelegte Welttonnage:

---

229) Vgl. Geschäftsbericht des Nordd. Lloyd, Bremen 1932.

230) H. Pantlen: a. a. O. (1927), S. 2.

231) Société des Nations: Constructions Navales (C. E. J. 8), S. 50.

232) Zusammengestellt aus „Wirtschaftsdienst" vom 28. 11. 1930, S. 2033, vom 22. 1. 1932, S. 97, vom 25. 3. 1932, S. 417, vom 22. 7. 1932, S. 1006.

			Weltflotte
Anfang 1930 . . .	3,2 Mill. Tonnen	=	5 %
Mitte 1930 . . .	5,4 Mill. Tonnen	=	8 %
Anfang 1931 . . .	8,4 Mill. Tonnen	=	12 %
Mitte 1931 . . .	10,5 Mill. Tonnen	=	15 %
Anfang 1932 . . .	11,4 Mill. Tonnen	=	16 %
Mitte 1932 . . .	13,0 Mill. Tonnen	=	20 %

Die aufliegende Tanktonnage ist prozentual bedeutend größer als die aufliegende Frachttonnage, denn Mitte 1931 betrug sie schon etwa 3 Mill. Tonnen = 25 %. Es handelt sich hierbei im Gegensatz zu der aufliegenden Frachtflotte, unter der sich zahlreiche alte Schiffe befinden, durchweg um leistungsfähige Fahrzeuge und sogar um ganz neue, die noch keine Reise gemacht haben.

Wie sich die aufliegenden Schiffe auf die einzelnen Länder verteilen, zeigt folgende Tabelle:

Aufliegende Welttonnage von 1930—1932
(in 1000 Tonnen; am Anfang des betreffenden Jahres) [233]) [234])

	1930	1931	1932	Mitte 1932	% der Länderflotte Mitte 1932
Deutschland	8	484	790	1 375	33 %
Frankreich	91	219	743	983	28 %
Italien	180	653	807	863	25 %
U. S. A.	2 006	2 574	3 031	3 211	24 %
Norwegen	12	595	915	840	20 %
Niederlande	4	324	595	595	20 %
Dänemark	—	91	185	240	20 %
Großbr. und Irland .	521	2 355	2 919	3 470	18 %
Griechenland	87	223	180	180	12 %
Spanien	22	120	138	138	11 %
Schweden	3	131	181	167	10 %
Japan	90	343	352	352	8 %
Übrige Länder . . .	194	553	733	1 698	20 %
Insgesamt	3 218	8 665	11 569	14 112	20 %

Kein Land hat sich der Depression auf den Frachtenmärkten vollständig entziehen können. Immerhin sind einzelne, nicht unwesentliche Abweichungen innerhalb der wichtigsten, an der Schiffahrt beteiligten Länder, festzustellen. Das starke Anwachsen der aufgelegten amerikanischen privaten Schiffe ist, obwohl ein größerer Teil aus der nicht direkt subventionierten Küstenschiffahrt stammen mag, doch ein deutliches Zeichen dafür, daß auch die stark subventionierten Hochseereedereien ihre Dienste nicht mehr voll einhalten können.

Deutschland, das zu Beginn der Auflegeperiode sehr günstig dastand, war Mitte 1932 am stärksten getroffen. Dies ist wohl auf die Tatsache zurückzuführen, daß die englische Schiffahrt durch den Pfundsturz begünstigt wird und auch die Auflegeziffern von Italien, Frankreich, Japan und U. S. A. sicher wesentlich höher sein würden, wenn nicht die Linienreedereien dieser Länder, auf Grund der

[233]) Wirtschaftsdienst, vom 25. 3. 1932, S. 417.

[234]) Hamburger Fremdenblatt vom 10. 9. 1932.

ihnen durch die Subventionsverträge zugesicherten Meilengelder bedeutend mehr Schiffe in Fahrt halten würden, als die bedienten Linien erfordern.

Angesichts der hohen Auflegungsziffern drängt sich die Frage auf, ob es nicht doch auf irgend eine Weise möglich sein sollte, derartige Stillegungsaktionen für die Reedereien nutzvoller zu gestalten, indem man planmäßig an diese Dinge herangeht, anstatt erst, wie es oft der Fall ist, dem harten Drängen der Gläubiger, die keine Betriebskredite mehr bewilligen, zu folgen. Wie groß die Schwierigkeiten sind, die dem entgegenstehen, ist deutlich aus der Tatsache zu ersehen, daß man trotz der langandauernden Krise nicht zu einer internationalen Einigung gekommen ist.

An Plänen und Vorschlägen hat es wahrlich nicht gemangelt, z. B. wurde von norwegischer Seite folgender Vorschlag gemacht: Freiwillige Auflegung von Schiffsraum auf Basis einer dafür zu zahlenden Entschädigung. Die Vergütungen sollten aus einem Fonds bestritten werden, den man durch jährliche Abgaben bilden wollte und ferner durch Prämien, die von der Bruttotonnage entrichtet werden sollten.[235]) [236]) In neuester Zeit wurde dieser Vorschlag dahingehend abgewandelt, daß die Entschädigungen durch Erhebung von Hafengebühren aufgebracht werden sollten, die in einen internationalen Pool einzuzahlen wären. Reeder, die das Abkommen brechen, würden ihren Anteil an dem Fonds einbüßen. Der Vorteil dieses Planes würde darin liegen, daß die Reeder kein Interesse hätten, außerhalb des Übereinkommens zu bleiben, weil sie bei den Gebühren mit herangezogen würden, während sie andererseits keinen Anteil an dem Fonds hätten, zu dem sie beigetragen haben.[237])

Die Höhe des aufgelegten Schiffsraums spiegelt aber nicht die Schiffahrtskrise in ihrer ganzen Heftigkeit wider, denn daß der Umfang dieser Außerdienststellungen keineswegs dem Rückgang des Güterverkehrs entspricht, ist eine feststehende Tatsache, die allerdings mangels ausreichender Statistiken kaum ziffernmäßig belegt werden kann. Bewiesen wird sie aber einmal durch die für einzelne Häfen oder Verkehrsgebiete mögliche Feststellung über die Ausnützung des bewegten Schiffsraums durch Ladungen, andererseits durch das unterdurchschnittliche Ratenniveau auf allen Frachtenmärkten. Die Tatsache, daß der Auflegung von 20 % der Weltflotte nach den Berechnungen des Instituts für Konjunkturforschung unter Zugrundelegung des Vorkriegsverhältnisses zwischen Tonnage und Güterverkehr Ende 1932 ein Tonnageüberfluß von 45 % gegenübersteht, spricht auch dafür. Von der Seite der Auflegung kann eine endgültige Sanierung der Weltschiffahrt nicht kommen, wenn man sich nicht international über diese Frage verständigt, denn sonst bedeutet die aufgelegte Tonnage für den Frachtenmarkt einen ständigen Baissefaktor. Da aber eine Beschäftigung der gesamten vorhandenen Tonnage in den nächsten Jahren auf keinen Fall erwartet werden kann, bedeuten die Auflegungskosten einen zum großen Teil nutzlosen Aufwand. Um welche bedeutenden Summen es sich hier handeln kann, werden wir später sehen.

---

[235]) Hamburger Fremdenblatt vom 17. 4. 1931.

[236]) Ähnlicher Plan in „Magazin der Wirtschaft“ vom 13. 8. 1925, S. 933.

[237]) Hamburger Fremdenblatt vom 15. 10. 1932.

III. Bekämpfung der Ueberkapazität durch Ladebeschränkung.

Da für die Entwicklung des Ballastganges der mit ungenügender Ladung fahrenden Schiffe[238]) nur ganz rohe Schätzungen mit kaum verwendbaren Zahlen vorhanden sind, soll auf die diesbezügliche Auswirkung der heutigen Schiffahrtskrise nicht näher eingegangen werden. Es soll in diesem Zusammenhang nur der Vorschlag der „Baltic and International Maritime Conference", der Krise durch freiwillige Ladebeschränkung beizukommen, ausgeführt werden.[239]) Dieser Vorschlag sucht auf einem Umweg das Ziel der organisierten Tonnageregulierung zu erreichen, nämlich dadurch, daß die Ladefähigkeit der Schiffe nur zu einem gewissen Teil ausgenützt wird und damit automatisch das Angebot an verfügbarem Schiffsraum um einen beliebigen Prozentsatz vermindert wird.[240])

Es wurde betont, der Plan habe den Vorteil, daß keine Kapitalien zur Ausgleichszahlung für aufgelegte Schiffe benötigt werden, daß die Aufliegekosten gespart werden, daß keine Wertminderung der Schiffe eintritt und daß wieder mehr Personal beschäftigt wird. Der Hafenverkehr würde steigen, die Werftindustrie hätte bessere Aussichten auf Reparaturaufträge. Es wäre nur nötig, die Ladefähigkeit aller Schiffe herabzusetzen, z. B. 10—15 %, um einen Ausgleich aller Kosten durch höhere Frachten zu erreichen.

Dieser Vorschlag ist in Schiffahrtskreisen sehr skeptisch betrachtet worden. In England hat man ihn mit Recht für undurchführbar erklärt; daß bei dem heutigen Ausmaß der Tonnageüberkapazität dadurch keine endgültige Sanierung der Weltschiffahrt eintreten kann, bedarf wohl keiner näheren Begründung. Wenn man sich mit einer Erleichterung der Lage begnügt, muß allerdings zugegeben werden, daß eine solche Tonnageregulierung den Vorzug hat, die entstehenden Lasten gerecht auf die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften zu verteilen, und zwar mit einer Präzision, wie sie durch Entschädigungszahlungen für Schiffsauflegungen nie erreicht werden könnte. Übersehen darf aber nicht werden, daß die Schiffahrt, die sich über die Aufbringung der Kosten für ein organisiertes Auflegen nicht einigen konnte, sich ebensowenig auf eine Beschneidung ihrer Einnahmemöglichkeiten festlegen wird. An diesem Bedenken muß der Vorschlag von vornherein scheitern. Weiterhin sind auch noch sehr erhebliche Einwände gegen die technische Seite des Vorschlags zu machen; es ist die Möglichkeit der Charterung von Schiffsraum außer acht gelassen. Die großen Verlader (Weizenpool, Farmgenossenschaften, sowie die russischen Verlader) würden in noch größerem Umfang zur Charterung von Fahrzeugen übergehen und sich an der unbeschränkten Ausnützung der Ladefähigkeit nicht hindern lassen.

---

238) Sand und Steine werden als tote Last geladen, damit die Schiffe tief genug im Wasser liegen.

239) Dieser Vorschlag wurde den Mitgliedern der Konferenz in einem Rundschreiben gemacht, wurde aber nicht im Original veröffentlicht, jedoch fast wörtlich im Hamburger Fremdenblatt Nr. 239 vom 29. 8. 31 abgedruckt.

240) Wirtschaftsdienst vom 4. 9. 31, S. 1560.

IV. Abwrackung von Tonnage.

1. Auf nationaler Grundlage.

a) ohne Staatshilfe.

aa) Stand der Abwrackung.

Da die Krise in der Schiffahrt nicht durch Auflegung von Tonnage beseitigt werden kann, ist man noch einen Schritt weitergegangen. Es wurde ein Teil der Tonnage nicht nur zeitweilig aus dem Verkehr genommen, um sie bei evtl. späteren Bedarf wieder in Fahrt zu setzen, sondern man ist daran gegangen, überalterte Schiffe zu verschrotten. Damit wird das Tonnageangebot nicht wie bei der Auflegung nur vorübergehend, sondern auf die Dauer vermindert.

Die Reeder lassen sich aber im allgemeinen nur schwer zu Verschrottungen bestimmen, da sie größtenteils die Möglichkeit haben, ihre älteren Schiffe an kleinere Schiffahrtsländer zu einem Preis zu verkaufen, der höher ist, als derjenige beim Verkauf dieser Tonnage an die Abwrackwerften. Die immer mehr sich verschärfende Depression auf den Weltfrachtenmärkten und der starke Preissturz der alten noch zu verwendenden Schiffe,[241]) bewirkte aber zwangsläufig eine beträchtliche Steigerung der Verschrottungsziffer. Es handelte sich bei den zum Abbruch verkauften Schiffe häufig um Fahrzeuge in der Altersklasse von 20—25 Jahren, die aufgelegt waren und deren Rentabilitätsaussichten bei einer etwaigen Indienststellung gegenüber modernen Fahrzeugen außerordentlich schlecht sind. Daß die Abwrackungen trotz der sehr niedrigen Schrottpreise einen überdurchschnittlichen Umfang angenommen haben, geht aus folgender Tabelle hervor:

Verschrottungen der Welttonnage.

Im Jahre 1910—1914 . . .	88 000—246 000	Tonnen, im Durchschnitt [242])
1915—1920 . . .	ca. 10 000	"
1921	77 000	
1922	315 000	
1923	963 000	
1924	1 174 000 [243])	
1925	653 000	
1926	799 000	
1927	403 000	
1928	736 000	
1929	944 000	
1930	848 000	
1931/32	1 020 000 [244])	

241) Vgl. Hamburger Fremdenblatt vom 16. 1. 1932.

242) Fr. Haslinger: Der Stand der Welthandelsflotte (Weltw. Archiv, 24. Bd., 1926, II. S. 342—346).

243) W. Strauß: a. a. O., S. 67 (vgl. Berl. Börsenztg. vom 25. 7. 1930).

244) Berliner Börsenzeitung vom 21. 7. 1932, Nr. 337.

Nach „Lloyds Register of Shipping" nahm die Verschrottung von Tonnage in den einzelnen Ländern folgende Entwicklung (in 1000 Tonnen): [245])

	i. J. 1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Großbritannien . .	198,6	151,9	157,3	172,1	222,4	269,9	315
U. S. A.	56,5	403,9	63,0	219,6	359,7	323,4	260
Frankreich	84,0	37,0	54,0	51,0	86,2	43,6	83
Deutschland . . .	37,5	8,7	5,0	10,2	13,8	7,7	24
Holland	6,0	4,4	—	22,0	19,5	28,9	—
Italien	100,9	46,0	9,4	160,5	128,5	32,7	94
Japan	37,8	16,5	12,4	9,6	33,3	51,3	29

Nimmt man als Ausgangspunkt bei der Abwrackung die über 25 Jahre alte Tonnage, so wären in der Welt am 1. 7. 1932 12,26 Mill. Tonnen = 17,5 % der Weltflotte abwrackreif.[246]) Da an früherer Stelle eine Überkapazität von 45 % festgestellt wurde, könnte auch diese Abwrackung eher als zu gering, als zu hoch bezeichnet werden, weshalb oft schon die über 20 Jahre alte Tonnage als Ausgangspunkt empfohlen wird.

In welchem Maße die einzelnen Länder ihre über 25 Jahre alte Tonnage im Jahre 1931 beseitigt haben, geht aus folgender Tabelle hervor:

Abbruchreife und veraltete Tonnage.[247]

Land:	über 25 J. alt am 1. 7. 1932. Tonnen	verschrottet Tonnen	Prozentsatz
Großbritannien	1 522 000	315 000	21 %
Dominion	679 000	44 000	6 %
U. S. A.	2 103 000	260 000	12 %
Frankreich	484 000	83 000	17 %
Deutschland	674 000	24 000	3,5 %
Italien	942 000	94 000	10 %
Japan	933 000	29 000	3 %
Norwegen	542 000	7 000	1 %

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß die Abwrackung aus privater Initiative immer noch als zu gering bezeichnet werden muß und daß wohl auf diese Weise die Überkapazität an Tonnage in einem absehbaren Zeitraum nicht beseitigt werden kann.

bb) Vergleich von Auflegung und Abwrackung.

Es soll im folgenden unter Anschluß an Hölzermann [248]) ein Vergleich von Auflegung und Abwrackung angestellt werden: Bei Beginn des Krieges betrug nach Hölzermann die Welttonnage 46 Mill. Tonnen [248]), 1930 aber

[245]) Wirtschaftsdienst vom 4. 12. 1931, S. 1990.

[246]) Dies ist rein schematisch, denn das Alter ist nicht immer ausschlaggebend für die Konkurrenzfähigkeit eines Schiffes, sondern auch sein Einstandswert und seine Beschäftigungsart.

[247]) Wirtschaftsdienst vom 12. 8. 1932, S. 1107.

[248]) Berliner Börsenzeitung vom 12. 12. 1930. In diesen Zahlen sind wohl die Tank- und Segelschiffe nicht enthalten.

60 Millionen Tonnen[248]) oder über 30 % mehr. Die Zunahme der Transporte beträgt aber 10—15 %, so daß 46 + (5 bis 7) = 51 bis 53 Millionen Tonnen zur Bewältigung des Seeverkehrs genügen würden. Es ist also ein Überschuß von 7 bis 9 Millionen Tonnen vorhanden. Werden die Fortschritte auf technischem Gebiet noch berücksichtigt, so erhöht sich dieser Betrag um 3 bis 5 Mill. Tonnen, sodaß etwa 12 Mill. Tonnen oder 20 % der Welttonnage nicht mehr wirtschaftlich arbeiten können.[249]) Hölzermann kommt nun weiter zu folgender Berechnung:

Bei Abwracken können aus diesen 12 Mill. Tonnen etwa 0,8 bis 1,2 Lstg. oder 16 bis 24 RM,[250]) im Mittel 20 RM pro Tonne, erzielt werden; dies gibt rund 240 Mill. RM. Dazu kommt aus Ersparnissen an Liegegeldern, Instandsetzungs- und Instandhaltungskosten, Wertminderung, Versicherung und Verzinsung annähernd der doppelte Betrag (480 Mill. RM), sodaß sich der Gesamtbetrag auf rund 720 Mill. RM stellen wird. Davon würden auf Deutschland etwa 7 % oder rund 50 Mill. RM entfallen. Gegenüber dem Gesamtwert der im wirtschaftlichen Betrieb auszuwertenden Welttonnage von 30 bis 35 Milliarden RM, ist dieser Betrag von 720 Mill. RM nur sehr gering (2 bis 2½ %). Indessen darf nicht verkannt werden, daß veraltete und rückständige Fahrzeuge auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebe eine prozentual wesentlich stärkere Auswirkung haben. Nach Ansicht von Hölzermann sind daher die mit dem Auflegen der Schiffe verbundenen Kosten zum größten Teil nutzlos aufgewendet, da diese meist älteren aufgelegten Schiffe in einem späteren Zeitpunkt gegenüber den, mit den modernsten Errungenschaften der Technik ausgerüsteten neuen Schiffen überhaupt nicht mehr konkurrenzfähig sind.

Die hier errechneten Zahlen müssen als etwas problematisch angesehen werden, doch ist aus diesen Darlegungen ersichtlich, daß eine Abwrackung großen Stils eher ein Weg aus der heutigen Schiffahrtskrise ist, als die Auflage von Tonnage.

b) Abwrackung auf nationaler Grundlage mit Staatshilfe.

aa) Abwracksubventionen in Deutschland.

Wie schon ausgeführt, können sich die Reeder schwer dazu entschließen, auf den Mehrerlös durch Verkauf der Schiffe zu verzichten. Sie wissen zwar, daß sie sich durch den Verkauf mittelbar selbst Konkurrenz schaffen, aber der augenblickliche Effekt übt meistens stärkere Kraft aus. Die Beseitigung dieser Schwierigkeit ist somit zu einem Kernproblem der Abwrackfrage geworden. Um eine größere Abwrackung anzuregen, kam man infolge dieser Tatsache auf den Gedanken, den Reedern die Differenz des Verkaufspreises an kleinere Schiffahrtsländer und der Einnahme bei der Abwrackung in Form einer staatlichen Subvention (als Abwrackprämie) zu vergüten. Dieser Gedanke, die Abwrackung durch Staatsunterstützungen zu forcieren, ist zuerst in Japan aufgetaucht, dort aber nicht zur Durchführung gelangt.

Im folgenden sollen nun die in Deutschland diskutierten Abwracksubventionspläne dargestellt werden. Nachdem das von der „Deutschen Schiffs-

---

[249]) Diese Zahlen gelten für das relativ noch günstige Schiffahrtsjahr 1930.

[250]) Der Pfundsturz war zur Zeit dieser Berechnung noch nicht eingetreten.

und Maschinenbaugesellschaft" (Deschimag) ausgearbeitete Programm zur Subventionierung der Werften mit Reichsmitteln fast einmütig in der Öffentlichkeit Widerspruch erfahren hatte und auch der Verband deutscher Reeder gegen diese Bestrebungen Stellung genommen hatte, wurde in Kreisen der Schiffahrts- und Werftindustrie Stimmung für einen modifizierten Subventionsplan gemacht[251]). In diesem Plan sollten Abwrackmaßnahmen für noch fahrende, aber überalterte Tonnage mit Neubauten auf Grund staatlicher Unterstützungen kombiniert werden. Zuerst wurde vorgeschlagen, für jede Tonne abgewrackten Schiffsraums eine Tonne Neubauten treten zu lassen. Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht ernst genommen, da es doch klar auf der Hand lag, daß eine Ersetzung alter Tonnage durch entsprechenden modernen Schiffsraum wohl vorübergehend eine Steigerung der Konkurrenzfähigkeit bedeutet, letzten Endes aber die Überkapazität in der Schiffahrt noch erhöht.

Daraufhin wurde der von den Hansestädten ausgehende Plan diskutiert, der nur den Neubau der Hälfte der abgewrackten Tonnage vorsah. Auf diese Weise wollte man den eben erwähnten Einwand entkräftigen und durch die Abwrackaktion die moralische Berechtigung zu einer Regierungshilfe für die Neubauten auch gegenüber dem Ausland erlangen. Der Vorschlag ging dahin, daß aus Mitteln des Reiches zu einem Fonds beigesteuert werden sollte, der zum Aufkauf und zur Abwrackung alter Schiffe dient. Andererseits sollten, wie bei den früheren Plänen, von seiten des Reiches Zinszuschüsse für den Bau neuer Schiffe gewährt werden. Der Aufkauf von überalterten deutschen Schiffen sollte aus dem erwähnten Fonds, der aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge gebildet und von Reedern, Werften und Regierung verwaltet werden sollte, zum Preise von 40.— RM. je Tonne erfolgen. Die aufgekauften Fahrzeuge sollten dann zum bestmöglichsten Preis für Abwrackzwecke verkauft werden, wobei mit erheblichen Einbußen für den Fonds zu rechnen wäre, da der am freien Markt zu erzielende Verkaufspreis damals fast das doppelte betrug[252]). Unter Zugrundelegung der damaligen Verkaufspreise ergab sich folgende Differenz: Für Abwrackzwecke sind etwa 0,8—1,3 Lstg. für die Tragfähigkeitstonne (1,6 t. d. w. = 1 B. R. T.) zu erhalten; für ein 25 Jahre altes Frachtschiff erzielt man aber einen Verkaufserlös von 2—4 Lstg. pro t. d. w. Es ergibt sich also eine Differenz von 2—3 Lstg. pro Tonne, und das ist dann die Summe, die als Abwracksubvention gedacht ist.[253]) Als Gegenleistung sollten sich die Reeder verpflichten, für die Hälfte der zu 40.— RM. pro Tonne verkauften Tonnage Neubauten bei deutschen Werften zu bestellen.

Gegen diesen Plan wurde zunächst von den Reedern eingewandt, daß die deutsche Handelsflotte noch nicht ihren Vorkriegsstand erreicht hat, d. h. mit nur 6,1 gegenüber 11,1 % an der gesamten Weltflotte beteiligt ist, und daß infolge des durch die Ablieferung der Schiffe erfolgten Neubauprogramms die deutsche Handelsflotte kaum überalterte Schiffe besitze. Um diese Einwände beurteilen zu können, muß der Altersaufbau der deutschen Flotte einer näheren Betrachtung unterzogen werden.

---

[251]) Magazin der Wirtschaft vom 21. 11. 1930, S. 2162. Vgl. Berl. Börsenzeitung vom 18. 11. 1930.

[252]) Die Bank, Heft 51/52, vom 24. 12. 1930.

[253]) Deutsche Bergwerkszeitung vom 19. 11. 1930, Nr. 271. Vgl. Berliner Börsenzeitung vom 21. 11. 1930.

Es ist hier zu untersuchen, ein wie großer Bestandteil der deutschen Handelsflotte veraltet ist und somit für den Abwracksubventionsplan in Frage kommen würde. Am 1. 7. 1920 betrug sie 673 000 Tonnen, wogegen sich der Bestand am 1. 1. 1932 auf 4,3 Mill. Tonnen belief. Ein großer Teil des Zuwachses entfällt auf Neubauten, während ein anderer großer Teil durch Käufe fertiger Schiffe, meistens früherer deutscher Dampfer, beschafft wurde.

Altersaufbau der deutschen See-Schiffe am 1. 7. 1931[254])
(ohne Segelschiffe)

	B. R. T.	Anteil an der nation. Flotte	%satz bei der Weltflotte
weniger als 5 Jahre	883 200 To.	20,9 %	17,3 %
5—10 Jahre	1 242 500 To.	29,4 %	15,3 %
10—15 Jahre	769 100 To.	18,2 %	30,1 %
15—20 Jahre	346 500 To.	8,2 %	11,3 %
20—25 Jahre	325 400 To.	7,7 %	8,9 %
25 u. darüber	659 300 To.	15,6 %	17,1 %
	4 226 000 To.	100,0 %	100,0 %

Die Altersgliederung der Schiffe zeigt, daß ein ganz beträchtlicher Teil der deutschen Handelsflotte als jung bezeichnet werden kann. Dies gilt besonders für die Klasse der großen Ozeandampfer. Die 660 000 Tonnen über 25 Jahre alten Schiffe, die für eine Abwrackaktion in Frage kämen, setzen sich meistens aus kleineren Fahrzeugen zusammen,[255]) für die die großen Schiffahrtslinien nicht in Betracht kommen.

Welche Stellung die deutsche Handelsflotte bei Betrachtung des Durchschnittsalters der Flotten der anderen Länder gegenüber einnimmt, geht aus der folgenden Aufstellung hervor:

Durchschnittsalter der Handelsflotten.[254])

Niederlande	11,5 Jahre	Frankreich	14,4 Jahre
England	12,2 Jahre	Japan	16,1 Jahre
Norwegen	12,3 Jahre	Italien	17,3 Jahre
Deutschland	12,5 Jahre	Schweden	17,9 Jahre
U. S. A.	13,4 Jahre	Spanien	18,8 Jahre
Dänemark	14,1 Jahre	Griechenland	25,4 Jahre

Wir sehen, daß die deutsche Flotte günstig abschneidet.

Was die finanziellen Aufbringungsschwierigkeiten für diese Subventionen anlangt, so müssen durch die neue Form des Projekts diese eigentlich noch erhöht werden, denn neben den Zuschüssen wäre nun noch der Abwrackungsfonds zu dotieren, für den bei Neutralisierung des Projekts Mittel der Reedereien nur in beschränktem Maße herangezogen werden könnten, während bei der früheren Konstruktion die Reedereien Träger der gesamten Kapitalinvestition gewesen wären.

---

254) Wirtschaftsdienst, Heft 30, vom 29. 7. 1932, S. 1038. Vgl. Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches 1932, S. 160.

255) Anfang 1930 waren 49 % der 500—1000 Tonnen großen Schiffe über 20 Jahre alt.

Da man in der Schiffahrt trotz jahrelanger Verständigungsbemühungen nicht zu einer internationalen Einigung gekommen ist, wurde der Gedanke immer mehr herausgebildet, der Lösung dieses Problems auf nationaler Basis näher zu kommen. Selbstverständlich kann durch das Vorgehen eines einzelnen Landes dem Weltübel nicht abgeholfen werden. Es wäre aber denkbar, daß ein solches Vorgehen Nachahmung findet und somit immerhin Fortschritte zu dem erstrebten Ziel der Reinigung der Schiffahrtsmärkte von überschüssiger Tonnage bringen könnte.

Günstig lagen die Aussichten für die Verwirklichung einer Abwrackung größeren Stils zurzeit in Deutschland. Das Reich hatte zuerst die Absicht, die Lage der Trampreedereien durch Gewährung von Verschrottungsbeihilfen zu erleichtern, wofür 4 Mill. RM. bereitgestellt wurden. Dann hatte die deutsche Regierung anläßlich der Kredithilfe von Hapag-Lloyd im Juni 1932 einen Abwrackfonds von 23 Mill. RM. geschaffen. Nach einer endgültigen Entscheidung stellte das Reich einen Betrag von 12 Mill. RM. zur Verfügung, mit dem 400 000 Tonnen Schiffsraum abgewrackt werden sollen, also ungefähr 10 % der deutschen Handelsflotte.[256]) Das würde einer Prämie von 30 RM. je Tonne entsprechen. Allein 200 000 Tonnen sollen aus der aufliegenden Hapag-Lloyd-Flotte abgewrackt werden, der Rest verteilt sich auf die Hansa-Linie, die Hamburg-Süd und die Trampreedereien. Die ursprünglich gesondert geplanten Abwrackprämien für die Trampreedereien sind also in die Gesamtlösung mit einbezogen worden. Die Abwrackprämien sollen jedoch nicht à fonds perdu gegeben werden, sondern als bedingtes zinsloses Darlehen, das dann tilgbar wird, wenn eine Dividende von 4 % aus dem Reingewinn verteilt werden kann.[257])

Die Reichsregierung dürfte die Förderung des Abwrackens nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt der Arbeitsbeschaffung betrachtet haben, doch darf der arbeitsmarktpolitische Erfolg nicht überschätzt werden. Dieses positive Vorgehen Deutschlands in der Abwrackfrage bedeutet, wie schon betont, keine generelle Lösung des Problems der Tonnageübersetzung, sondern es ist nur ein Beispiel in der Hoffnung, daß andere Länder folgen werden.

bb) Abwracksubventionspläne in England und ihre Ablehnung.

Von den englischen Werften tauchte folgender Abwracksubventionsplan auf: Es sollen 0,5 Mill. N. R. T. (= 312 000 B. R. T.) Normalfrachtschiffe zwischen 5000—10 000 t.d.w. abgewrackt werden. Die „National Shipbuilding Securities Ltd.“ (Aufkaufsgesellschaft für abzuwrackende Werften) sollte die Durchführung des Plans in die Hand nehmen. Es wären für Abwrackung etwa 1,5 Lstg. pro Tonne zu zahlen; gleichzeitig sollten die Reeder 0,5 Mill. Tonnen neue Schiffe in Auftrag geben, für die ein Neubaupreis von 8 Lstg. pro Tonne gerechnet wird. Davon soll der Reeder 1,5 Lstg. vorweg, den Rest in 10 Jahresraten bezahlen; das würde einer Anfangszahlung von 18,75 %, dasselbe aus dem Abwrackerlös und 10 Raten zu je 6,25 % entsprechen. Die Kreditierung sollte die Shipbuilding Securities Ltd. übernehmen.

Eine vom britischen „Board of Trade“ durchgeführte systematische Untersuchung dieses Problems auf seine Durchführbarkeit und die wirtschaftlichen Fol-

---

256) 35 % der deutschen Handelsflotte lag Mitte 1932 auf.

257) Frankfurter Zeitung vom 3. 11. 1932.

gen eines vielleicht mit Staatszuschüssen durchgeführten Abwrackplans kam zu dem Schluß, daß eine planmäßige Verschrottung von Handelsschiffen im nationalen Rahmen nur unerwünschte Folgen haben würde und verneint deshalb die Frage nach dem nationalen britischen Interesse an einem amtlichen Plan.[258]) Die Gründe für die Ablehnung sind die folgenden: 1. Es ist unmöglich, eine starre Altersgrenze für die abwrackreifen Schiffe festzulegen. 2. Beim Verkauf der alten Schiffe zahlt die Abwrackindustrie weniger, als der Weltmarktpreis für alte Tonnage ausmacht. Es müßte deshalb ein Fonds geschaffen werden, aus dem an die Eigentümer abzuwrackender Schiffe eine Entschädigung von etwa 3 Lstg. pro Tonne zu zahlen wäre (bei Abwrackung von 0,5 Mill. Tonnen = 1,5 Mill. Lstg.). Die Aufbringungsmöglichkeit dieser Summe durch die Reedereien wurde verneint. Staatliche Hilfe wurde von vornherein ausgeschlossen.

Es wurde von der Kommission verneint, daß der Überfluß an Tonnage hauptsächlich durch überalterte Tonnage erzeugt wird.[259]) Ebenso wurde von ihr festgestellt, daß kein wirksamer arbeitsmarktpolitischer Erfolg durch die Verwirklichung dieses Projekts zu erzielen wäre, da für das Abwracken von 1 Mill. Tonnen nur 5000 Arbeiter für ein Jahr beschäftigt werden könnten.[260]) Außerdem würden die Auswirkungen dieses Planes nicht im nationalen Interesse liegen, da alle andern Schiffahrtsländer von der Verminderung der britischen Flotte profitieren würden. Die englische Kommission betonte, daß, wenn ein Abwrackplan Erfolg haben sollte, er international in Kraft gesetzt werden müßte, daß aber auch hier die Aussichten wegen der Vielfältigkeit der berührten Interessen sehr schlecht seien.[261])

cc) Abwrackung in Italien und Japan.

Den Anfang mit Abwrackprämien hat Italien gemacht, als es im Jahre 1931 den Reedern 25 Lire je Tonne bis zu insgesamt 200 000 Tonnen gewährte. Diese Abwrackprämien wurden später auf weitere 200 000 Tonnen ausgedehnt.

Als weiteres Land hat Japan, wo vor einigen Jahren der Gedanke der Abwracksubventionen überhaupt zum ersten Male aufgetaucht ist, aber damals nicht verwirklicht wurde, Mitte 1932 eine planmäßige Abwrackaktion begonnen, allerdings auf andere Weise als Deutschland und Italien.[262]) Die japanischen Reeder haben zur Selbsthilfe gegriffen. Auf Beschluß der „Kobe Shipowners Society“ wurde eine Gesellschaft mit einem Kapital von 2 Mill. Yen gegründet, die von japanischen Reedereien zunächst 500 000 Tonnen überflüssigen Schiffsraums zu 20 Yen (= 30 RM) je Tonne aufkaufen soll. Die dazu benötigten 10 Mill. Yen sollen als 4%ige Obligationenanleihe mit 10jähriger Lauffrist beschafft werden. Zinsen und Amortisation in Höhe von etwa 0,6 Mill.

---

[258]) Wirtschaftsdienst vom 26. 6. 1931, S. 1156.

[259]) Originalbericht der englischen Kommission über Abwrackfragen: Board of Trade, Report of the Committecon obsolete Tonnage, London, April 1931.

[260]) Mit 0,5 Mill. Tonnen wird jährlich gerechnet.

[261]) Wirtschaftsdienst vom 4. 12. 1931, S. 1990.

[262]) Wirtschaftsdienst vom 12. 8. 1932, S. 1107. Vgl. Hamburger Fremdenblatt 16. 7. 1932.

Yen jährlich werden durch eine Umlage von 2 Yen je Tonne von den angeschlossenen Reedereien aufgebracht. Später sollen weitere 0,5 Mill. Tonnen aufgekauft und verschrottet werden. Wie sich herausstellte, ist mit dieser Abwrackung eine 50%ige Neubauverpflichtung verbunden.[263])

dd) Grundsätzliche Würdigung der Abwracksubventionen.

Der den Abwracksubventionen zugrunde liegende Gedankengang soll im folgenden näher untersucht werden. Es wird hervorgehoben, daß durch die Verwirklichung der Abwracksubventionspläne mit Verknüpfung von Unterstützungen für eine entsprechend kleinere Anzahl von Neubauten, sowohl der Schiffahrt, als auch den Werften geholfen werde. Einerseits werde der an Überkapazität von Tonnage leidenden Schiffahrt durch Verminderung des Tonnageangebots geholfen und andererseits werde der immer größer werdenden Arbeitslosigkeit in der Werftindustrie zu Leibe gerückt. So wurde von den Werften auch behauptet, eine Schiffsraumvernichtung großen Stils biete nur Vorteile. Wenn man jetzt, anstatt sich noch ein paar Jahre mit technisch zweit- und drittklassigen Schiffen zu behelfen, diese abwracken und an ihre Stelle die allermodernsten Schnelldampfer bauen würde, so würden die Abwrackverluste bald durch Mehrerträgnisse kompensiert werden. Da es sich ergab, daß moderne und entsprechend ökonomische Schiffe rentabel waren, wo unmoderne und alte Schiffe bereits mit Defizit fuhren, betraten schon seit 1925 einzelne gut fundierte Reedereien diesen Ausweg. Es ist aber als sicher anzunehmen, daß im Falle ein Land diesen Plan systematisch durchführt und dadurch zu ganz hochwertiger Tonnage kommt, die anderen Länder schon aus Konkurrenzgründen nicht zögern werden, dasselbe zu tun, wodurch der Vorteil des betreffenden Landes wieder verschwinden und der Konkurrenzkampf noch schärfer und erbitterter geführt würde. Durch diese Verquickung des Abwrackproblems mit dem Neubau von Tonnage wird also die erstrebte Gesundung der Schiffahrt wieder in Frage gestellt, da durch die Erstellung neuen Schiffsraums die Welttonnage nicht die erwünschte Verminderung erfährt. Es würde eine starke Vermehrung der Verlademöglichkeiten erfolgen, und zwar überall, wo die betreffenden Abwracksubventionen ebenfalls Subventionsgelüste auslösen würden und wo angesichts des Zusammenhangs zwischen Schiffbauindustrie und maritimer Verteidigung die Werften eine Vorzugsstellung einnehmen.

Schück betont betreffs der Arbeitslosenfrage und der Überkapazität vieler Industriezweige mit Recht, „daß, wenn es lediglich darauf ankommen würde, angesammeltes und Substanz gewordenes Kapital zu vernichten und dadurch den Weg für neue Investitionen frei zu machen, mit einem Schlag der Weg aus der Krise gefunden wäre: Schiffe usw. könnten abgewrackt und durch moderne Ausführungen ersetzt werden ..., alle Hände wären beschäftigt, dem Kapital böte sich lohnende Betätigung".[264]) Die Schwierigkeit ist hier nur, festzustellen, wer die dadurch entstehenden Verluste tragen soll. Zweifellos bilden billige Kredite, wie sie bei den Abwrackplänen für Neubauten vorgesehen sind, einen Anreiz zur Aufrechterhaltung der Produktionsanlagen der Werften, je-

---

[263]) Hamburger Fremdenblatt vom 17. 11. 1932.

[264]) W. Schück: Arbeit durch Kapitalvernichtung (in „Die Bank" H. 51/52 vom 24. 12. 1930, S. 1966).

doch nur für einen Augenblick. Auf die Periode der künstlich angeregten Mehrproduktion folgt eine neue Periode verminderter Tätigkeit, sobald das durch Kapitalvernichtung und Subventionen aufgeblähte Erzeugungsprogramm wieder vom Normalprogramm abgelöst wird, es sei denn, daß man den Prozeß der Kapitalvernichtung (Abwrackung) stets von neuem wiederholt. Eine nachhaltige Stärkung des Arbeitsprogramms der Werften ist nur zu erreichen, wenn man die Lebensdauer der in Fahrt befindlichen Schiffe grundsätzlich verkürzt. Beträgt die durchschnittliche Lebensdauer nur noch 10 Jahre statt der bisher 20—30, so scheidet normalerweise alle Jahre $^1/_{10}$ des Schiffsparks aus und wird durch Neubauten ersetzt. Kehrt man aber von diesem verschwenderischen Prinzip zur vernünftigeren früheren Lebensdauerberechnung zurück, so liegen um so weniger Neubauaufträge vor, je stärker man vorher den Schiffspark modernisiert hat. Dann tut sich das ganze Problem der Überkapazität, das ja nicht gelöst, sondern nur verschleppt worden ist, von neuem auf.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß sowohl die Werften, als auch die Schiffahrt, auf die Dauer gesehen, keinen Vorteil von Abwracksubventionen mit Neubauvergütungen haben. Die Notwendigkeit einer Verminderung und Rationalisierung der Werftanlagen ist eben nicht zu umgehen, und eine Gesundung der Schiffahrt als Folge des Abwracksubventionsplans könnte nur eintreten, wenn der abgewrackten Tonnage nur ein Minimum von Schiffsneubauten gegenüberstehen würde, d. h. wenn also tatsächlich eine ganz bedeutende Verminderung der Handelstonnage eintreten würde. Da das isolierte Vorgehen der einzelnen Länder in dieser Frage wohl infolge der allzu geringen Abwracktätigkeit, die aus der dauernden Angst, die anderen Länder hätten davon Vorteil, zu erklären ist, nicht zu einer endgültigen Lösung dieses Problems führt, muß hier auf internationaler Basis vorgegangen werden.

2. Abwrackung auf internationaler Grundlage.

a) Altersgliederung und Qualität der Welttonnage.

Es wird allgemein anerkannt,[265]) daß der Frage der Abwrackung von Tonnage nur bei einer internationalen Einigung beizukommen ist. Prüft man die Möglichkeit einer internationalen Regelung der Abwrackfrage, so ist dazu die Untersuchung des Altersaufbaus der einzelnen Handelsflotten nötig, um den jeweiligen Anteil des veralteten Schiffsraums gegenüber der Gesamttonnage feststellen zu können. Aus der folgenden Tabelle ist die Verteilung der Schiffstonnage der einzelnen Länder nach dem Alter ersichtlich (für Ende 1931, in %) [266])

---

[265]) Vgl. z. B. die Ausführungen des Präsidenten der englischen Schiffahrtskammer (Hamburger Fremdenblatt vom 10. 5. 1932) oder Deutsch-franz. Schiffahrtsverhandlungen (Deutsche Allgemeine Zeitung vom 4. 2. 1932).

[266]) Aus dem Jahresbericht der „Nederlandsche Reedersvereeniging" (Wirtschaftsdienst vom 29. 7. 1932, S. 1038).

Land:	weniger als 5 Jahre	5—10 J.	10—15 J.	15—20 J.	20—25 J.	25 J. u. darüber
England . . .	22,5 %	22,1 %	24,1 %	14,3 %	8,5 %	8,3 %
U. S. A. . . .	5,7 %	3,5 %	71,7 %	7,5 %	4,3 %	7,1 %
Japan[267]) . .	12,9 %	9,0 %	4,0 %	9,2 %	7,0 %	21,7 %
Deutschland . .	20,9 %	29,4 %	18,2 %	8,2 %	7,7 %	15,6 %
Frankreich . .	13 6 %	19,6 %	29,1 %	14,2 %	10,1 %	13,2 %
Norwegen . .	33,8 %	14,0 %	24,4 %	9,0 %	6,3 %	12,3 %
Italien[267]) . .	12,2 %	16,8 %	23,1 %	9,1 %	9,1 %	19,4 %
Holland . . .	25,3 %	20,0 %	22,1 %	19,2 %	8,0 %	5,3 %
Weltflotte .	17,3 %	15,3 %	30,1 %	11,3 %	8,9 %	17,1 %

Man sieht, daß die prozentuale Verteilung der alten Tonnage auf die einzelnen Länder recht verschieden ist, woraus der internationalen Behandlung des Abwrackproblems die größten Schwierigkeiten entstehen.

Zur Gewinnung eines Überblicks über den Anteil der Qualitätstonnage der einzelnen Länder an der betreffenden nationalen Flotte und an der Welthandelsflotte dient folgende Statistik des Lloyd, wobei Merkmale der qualifizierten Tonnage waren: Schiffe über 5000 Tonnen, unter 25 Jahre und ohne Berücksichtigung der Tankschiffe.

Qualitätstonnage der einzelnen Länder[268]) [269])
(Stichtag: 30. 6. 1932) in Mill. Tonnen

	Dampfer u. Motortonnage	% der Weltflotte	Qualitäts-tonnage	% der nat. Flotte	% der Weltflotte
Großbrit. u. Irland .	19,562	28,61 %	12,483	63,8 %	38,49 %
Holland	2,957	4,33 %	1,775	60,0 %	5,47 %
Deutschland . .	4,143	6,06 %	2,342	56,5 %	7,22 %
Frankreich	3,508	5,13 %	1,941	55,3 %	5,99 %
Italien	3,331	4,87 %	1,767	53,1 %	5,45 %
Japan	4,255	6,22 %	2,053	48,2 %	6,33 %
U. S. A.	12,820	18,75 %	5,760	44,9 %	17,76 %
Norwegen	4,164	6,09 %	1,025	24,6 %[270])	3,16 %
Übrige Länder . . .	13,628	19,94 %	3,289	24,1 %	10,13 %
Weltflotte . . .	68,368	100,00 %	32,435	–	100,00 %

Wir ersehen aus der vorletzten Spalte dieser Tabelle, die den prozentualen Anteil der Qualitätstonnage an der nationalen Flotte angibt, daß bei den einzelnen Ländern ziemlich große Unterschiede bestehen. Bei den kleinsten Ländern ist die nicht qualifizierte Tonnage am größten.

---

[267]) Unstimmigkeit im Original.

[268]) Wirtschaftsdienst vom 29. 7. 1932, S. 1041.

[269]) Vgl. Untersuchungen der Qualität der Welttonnage von S. Helander im Hamburger Fremdenblatt vom 2. 11. 1932.

[270]) Der Prozentsatz der Qualitätstonnage ist bei Norwegen so gering, weil die Tankschiffe nicht mitgerechnet sind.

b) Finanzierung bei internationaler Abwrackung.

Die „Baltic and International Maritime Conference" [271]) hat sich eingehend mit der Abwrackfrage, die, abgesehen vom Subventionsproblem, gegenwärtig als einziger Angriffspunkt für eine wirksame Beeinflussung der Weltschiffahrtslage angesehen wird, beschäftigt und dabei die Finanzfrage als wichtigsten Punkt einer groß angelegten Abwrackaktion erkannt. Da nun aber aus schon erwähnten Gründen ein nutzbringender Abwrackplan nicht ohne finanzielle Beihilfen zur Ausführung gebracht werden kann, andererseits der Bereitstellung von Mitteln aus den Regierungshaushalten die größten Schwierigkeiten entgegenstehen, wurde der Vorschlag gemacht, die erforderlichen Mittel durch Erhebung einer Abgabe zu beschaffen. Mit der vorgeschlagenen Abgabe sollen alle Schiffe, also nationale und fremde, die die Häfen der interessierten Länder anlaufen, belegt werden. Gedacht ist dabei an einen festen Betrag je N. R. T.[272]) Die Verwaltung der eingehenden Gelder könnte durch die nationalen Reedereiverbände erfolgen, die gleichzeitig die Preise zu bestimmen hätten, die den Reedern für abzuwrackende Schiffe bezahlt werden sollten.

Denselben Vorschlag machte schon Ballin im Jahre 1908.[273]) Dieser schlug damals vor, einen internationalen Pool zu bilden, der entweder durch planmäßiges Abwracken aller über 20 Jahre alten Schiffe, das durch gemeinsame Abgaben finanziert werden sollte, oder wenigstens durch zwangsweises Auflegen einer bestimmten Tonnagemenge die Anpassung an die Nachfrage herbeiführen sollte. Ebenso sollte nach Ballin der Neubau geregelt werden. Wir sehen, daß man sich schon damals mit solchen Problemen beschäftigte.

Die vorgeschlagene Finanzierung einer organisierten Verschrottung kann aus folgenden Gründen etwas optimistisch beurteilt werden: Eine Abgabe, die für eine bestimmte Zeit gesetzlich eingeführt wird, kann relativ niedrig gehalten und auf die wichtigsten Schiffahrtsländer beschränkt werden; der Kreis der Verhandlungspartner schrumpft somit unerwartet zusammen. Wenn es gelingen würde, Großbritannien, Deutschland, U. S. A., Holland, Belgien, Frankreich, Italien, die skandinavischen Länder und vielleicht noch Japan zur Erhebung der vorgeschlagenen Abgabe zu verpflichten, könnte die Abwrackaktion als gesichert angesehen werden. In den Häfen dieser Länder spielt sich der größte Teil des Welthandels ab, so daß fast alle Schiffe der Welt erfaßt werden könnten, wodurch eine paritätische Verteilung der Kosten, die zur gemeinnützigen Verschrottungsaktion aufzubringen sind, erreicht werden würde.

Nach einem einfacheren Plan sollten die bei der Abwrackung für Entschädigungszahlungen nötigen Mittel von den Ländern im Verhältnis ihrer über 25 Jahre alten Tonnage aufgebracht werden.[274])

c) Aussichten einer internationalen Abwrackaktion und Ausblick.

Da die Tramper mit den alten Schiffen meistens noch recht gut fahren und die Eigenart ihres Geschäfts es oft gar nicht zuläßt, daß sie ihren Schiffsraum so stark modernisieren und sich mit hohen Einstandspreisen, also erhöhten

[271]) Tagung des Exekutivkomitees in Bremerhaven am 6. Juni 1932.

[272]) Wirtschaftsdienst, H. 25, vom 24. 6. 1932, S. 866.

[273]) B. Huldermann: a. a. O., S. 57.

[274]) Deutsche Allgemeine Zeitung vom 4. 2. 1932.

Betriebskosten, ohne dafür zum Ausgleich bessere Raten zu erzielen, belasten können, werden eigentlich nur die größeren Linienreedereien Interesse für die Abwrackfrage haben. Man muß sich deshalb von vornherein klar sein, daß die Basis einer evtl. internationalen Verständigung beschränkt ist.

Könnte man einen größeren Kreis von Linienreedereien auf die Abwrackidee einigen, so würde diese Tatsache auch auf die andern Reeder und vor allem auf die Handelsflotten der kleineren Schiffahrtsländer einen weitgehenden Einfluß ausüben, da diese bis jetzt durch die Schiffsverkäufe der großen Reedereien alimentiert worden sind. Hören diese Verkäufe auf und werden diese Schiffe dafür abgewrackt, so erreicht man mit der Zeit eine Verringerung der Tonnage. Hier aber begegnen wir derselben Schwierigkeit, wie bei der nationalen Abwrackung, nämlich, daß die Reeder auf den Mehrerlös durch Verkauf nicht verzichten wollen, weshalb auch bei diesen Sanierungsplänen auf internationaler Basis der Gedanke der Abwracksubventionen übernommen wurde. Um die an sich subventionsfreien Länder zu einer Abwrackung zu bewegen, sollte der Abwrackplan mit einer Unterstützungsaktion für Neubautonnage verbunden werden. Mit dieser Mischung des Schiffahrtsproblems mit der Werftenfrage ist aber, wie schon an früherer Stelle betont, der ganze Effekt in Frage gestellt. Angesichts dieser Tatsache „bleibt trotz aller Schwierigkeiten nur die internationale Lösung auf privater Basis und frei von Neubauverpflichtungen, wenn man nicht resigniert auf jede Lösung verzichten will.“ [275]) Eine Finanzierung könnte in diesem Falle auf die oben angegebene Art erfolgen.

Es ist nun in der Schiffahrt ein diesbezüglicher Plan erwogen worden, eine Verständigung zwischen den größeren Reedereien der Hauptschiffahrtsländer anzustreben, die es sich zur Pflicht machen sollten, für die Abwracktonnage keine neue zu bauen. Wenn es auch erwünscht wäre, den Kreis der Beteiligten so weit wie möglich zu fassen, so wird man ihn doch bewußt auf die Hauptinteressenten beschränken müssen, um die Schwierigkeiten, an denen ja bisher alle internationalen Verständigungsbemühungen gescheitert sind, nach Möglichkeit zu verkleinern. Bei einer Verwirklichung dieses Planes könnte man die zuviel vorhandene Tonnage beseitigen und eine Gesundung der Schiffahrt in die Wege leiten.

Der von der Internationalen Handelskammer Ende 1932 einberufene Sonderausschuß für Seeschiffahrtsfragen empfahl nachdrücklich allen Ländern, unter gegenseitiger Fühlungnahme so schnell wie möglich Abwrackmaßnahmen zu treffen; dadurch könnte eine internationale Einigung in die Wege geleitet werden. Der Ausschuß stellte aber gleichzeitig fest, daß die Abwrackung ihren Zweck nicht erreiche, wenn die Regierungen fortfahren, den Tonnageüberfluß durch künstliche Förderung des Schiffbaus mittels staatlicher Beihilfen für den Betrieb von Schiffen zu vergrößern.[276]) Also starkes Abwracken und keine Subventionen mehr für Neubauten kann nur ein Weg aus der Krise sein. Folge von dem Verschwinden der Schiffbausubventionen wäre eine Einschränkung des Neubaus von Tonnage auf ein Mindestmaß. Ein internationales Abkommen über eine allgemeine Baupause [277]) würde natürlich am schnellsten zum Ziele führen, doch würde dies wohl

---

275) Berliner Börsenzeitung vom 6. 12. 1930. Vgl. Hamburger Fremdenblatte vom 17. 11. 1930.

276) Hamburger Fremdenblatt vom 30. 11. 1932.

277) Oidtmann geht mit seiner Forderung einer 10jährigen Baupause wohl etwas zu weit. (Siehe: „Hansa“ Nr. 21, vom 21. 5. 1932.)

auf ebenso große Schwierigkeiten stoßen, wie die internationale freiwillige Rüstungsbeschränkung. Man müßte mit einer internationalen Vereinbarung über die Neubauten zufrieden sein. Eine Einigung über eine stärkere internationale Abwrackung älterer Schiffe dürfte infolge der großen Altersunterschiede der nationalen Handelsflotten den größten Schwierigkeiten begegnen.

Die Tatsache, daß die Massengutladungen sehr an Bedeutung abgenommen haben und auch für die Zukunft keine Aussicht auf eine Besserung besteht, hat die Lage der Trampschiffahrt besonders verschärft. Die Verschiffung von Kohle aus England, die früher eine der wichtigsten Trampladungen darstellte, geht ständig zurück. Die Aussichten auf Getreideladungen nach Europa nehmen mit den Bestrebungen nach Eigenversorgung immer mehr ab. Zucker- und Salpeterladungen haben fast gänzlich aufgehört, da Europa sich fast vollständig mit Rübenzucker und mit synthetischem Stickstoff versorgt. Zur Sanierung dieses Zweiges der Schiffahrt wurde nun von englischer Seite ein Vorschlag gemacht, der auf denselben zwei Punkten beruht, welche die internationale Handelskammer betont hat und die auch die einzig möglichen sind und bleiben werden. Es wurde vorgeschlagen, internationale Abmachungen auf folgender Grundlage zu treffen:[278])

1. Subventionen werden abgelehnt,

2. Ein wesentlicher Teil der vorhandenen Tonnage wird verschrottet. Dazu wird eine internationale Organisation gebildet, die eine Entschädigung gewährt, die durch Beiträge der in Fahrt verbleibenden Schiffe aufgebracht werden soll. Um heftige Konjunkturschwankungen zu vermeiden, soll ein zentrales Charterkomitee jeweils Charterraten in Zusammenarbeit mit Charterern und den nationalen Schiffahrtsverbänden festsetzen. Das Zentralkomitee soll gleichfalls festsetzen, welcher Teil der Trampflotte jeweils in Fahrt gesetzt werden soll, pro rata des Gesamtbestandes auf die einzelnen Nationen verteilt. Es soll weiter hier versucht werden, Hafenabgaben für aufliegende Schiffe abzuschaffen und außerdem soll die Lebensdauer auf 20 Jahre beschränkt werden. Nötigenfalls sollte man um gesetzliches Vorgehen der verschiedenen Regierungen ersuchen.

Zu den verschiedenen Vorschlägen auf internationaler Grundlage ist folgendes zu sagen: Soweit die ernst zu nehmenden Vorschläge ein straffes und gemeinsames Vorgehen zur Voraussetzung haben, ist ihre praktische Durchführbarkeit sehr gering einzuschätzen, weil die Erfahrungen gezeigt haben, daß die Einzelstaaten nicht so ohne weiteres geneigt sind, ihre Sonderinteressen zurückzustellen. Aber auch den Projekten, die freiwillige Zusammenschlüsse der international Schiffahrttreibenden vorsehen, stehen praktisch sehr große Schwierigkeiten entgegen. Eine Zwangskontingentierung, um die es sich ja letzten Endes handeln würde, setzt immer das Vorhandensein eines straff organisierten Kartells voraus, mit mindestens 90%iger Beteiligung, da sonst die Außenseiter das Kartell sabotieren können. Bei der Schiffahrt liegen diese Verhältnisse noch besonders ungünstig. Wohl gibt es mehr oder weniger enge Kartellierungen der Linienreedereien auf den verschiedenen Verkehrsgebieten, doch ist es bisher noch nicht gelungen, die Interessen der Trampreeder unter einen Hut zu bringen. Selbst wenn es möglich wäre, sämtliche Linienreedereien zu einem Kontingentierungskartell zusammenzuschließen, was nach den Erfahrungen schon bezweifelt

---

[278]) Wirtschaftsdienst vom 8. 7. 1932, S. 933.

werden kann, so würde ein vollständiger Zusammenschluß aller Trampreedereien fast ein Ding der Unmöglichkeit darstellen.[279])

Angesichts dieser Schwierigkeiten und der Tatsache, daß nach bald jahrzehntelangen Bemühungen und der immer mehr sich zuspitzenden Krise in der Schiffahrt es immer nur bei der Aufstellung von ungezählten Sanierungsplänen geblieben ist, müßte man fast resigniert auf jede Lösung verzichten. Vielleicht war die Krise in der Schiffahrt bis jetzt noch nicht groß genug. Es müßte sich doch auf der nationalen Arbeitsgemeinschaft der Reedereien jedes Landes, über den Rahmen der bisherigen Konferenzen hinaus, eine faire Zusammenarbeit der Reedereien aller Schiffahrtsländer aufbauen lassen. Bei einer Erhaltung ihrer Selbständigkeit müßten schließlich die Interessen der Länderflaggen in den einzelnen Fahrtgebieten aufeinander abgestimmt werden können. Es muß eine internationale Verständigung gefunden werden zur Wiederherstellung des freien Wettbewerbs durch endgültigen und lückenlosen Verzicht auf Subventionen, die die Leistungsfähigkeit und Selbstverantwortlichkeit untergraben. In welcher Form die Beseitigung des Subventionswesens geschehen könnte, geht aus dem folgenden Abschnitt hervor. Nach dem heutigen Stand und den mutmaßlichen Entwicklungstendenzen zu urteilen, wird aber dies für die nächste Zukunft leider ein Wunschbild bleiben.

V. Pläne zur internationalen Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen.

1. Plan von Helander.

a) Darstellung des Plans.

Da das übersteigerte Subventionssystem, das in den meisten Schiffahrt treibenden Ländern geübt wird, es gewesen ist, das die ungeheure Vergrößerung der Welttonnage und damit die Weltschiffahrtskrise zum großen Teil verursacht hat, muß eine Bekämpfung dieser Krise folgerichtig bei den Schiffahrtssubventionen einsetzen, denen nur bei einem gemeinsamen internationalen Vorgehen beizukommen ist. Schon vor dem Kriege waren Bestrebungen zur Beseitigung der Schiffahrtssubventionen vorhanden und ein Vorschlag ging dahin, dies nach dem Vorbild der Brüsseler Zuckerkonvention zu bewerkstelligen.[280]) Im August 1930 wurde nun von Helander ein neuer Plan zur internationalen Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen veröffentlicht,[281]) der im folgenden dargestellt und auf die Möglichkeit seiner Verwirklichung hin untersucht werden soll.

Helander schlug vor, daß alle Reedereien der Welt, die Schiffe von mindestens 15 000 B. R. T.-Größe und gleichzeitig von mindestens 18 Knoten Geschwindigkeit besitzen, für solche neuen Schiffe unter gar keinen Umständen direkte oder indirekte Subventionen annehmen sollten. Der Vorschlag bezieht sich also

---

[279]) Es ist hier allerdings zu bemerken, daß auf die Trampschiffahrt nur 20 % der Weltflotte entfällt. (Vgl. Hamburger Fremdenblatt vom 31. 5. 1932.)

[280]) E. Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1920, S. 249. Für Brüsseler Zuckerkonvention vgl. Handwört. der Stw., VIII. Bd. 4. Aufl. Jena 1928, S. 1186/1190.

[281]) Hamburger Fremdenblatt vom 23. 8. 1930.

nur auf die bezeichnete Tonnage. Nach dem Stand am 30. Juni 1930 würden 57 Schiffe der ganzen Welt in diese Klasse fallen und zwar:

Land:	Anzahl der Schiffe	B. R. T.[282]	Proz. der nation.[283] Flotte
Großbritannien u. Kolonien . .	28	695 222	3,42 %
Italien	10	254 971	7,04 %
Deutschland	9	267 141	6,31 %
U. S. A.	5	138 710	1,31 %
Frankreich	4	116 854	3,37 %
Holland	1	29 511	0,96 %
Japan	1	16 947	0,40 %
Zusammen	58	1 519 356	2,28 %

Beteiligt wären also 21 Reedereien mit 1,52 Mill. B. R. T. = 2,28 % der Welthandelsflotte. Helander beschränkt seinen Vorschlag auf diese wertvollste Tonnage, da Subsidien vor allem die hochqualifizierte Tonnage betreffen und infolge der starken Kapitalinvestition ein Rückschlag gerade hier die schwersten Folgen haben würde. Diese Vereinbarung, für die erwähnten Schiffe keine Subventionen mehr anzunehmen, könnte innerhalb des Völkerbundes, der Internationalen Handelskammer oder (nach Helander vielleicht am wahrscheinlichsten) als selbständiger Verein geschlossen werden.

Die Durchführung denkt sich Helander derart, daß, wenn irgendwo in der Welt ein neues Schiff dieser Klasse mit Hilfe von Subsidien gebaut wird, der vorgeschlagene Verein zunächst versuchen muß, durch friedliche Vereinbarungen zu veranlassen, daß solche Pläne im Interesse der ganzen Weltschiffahrt zurückgestellt werden. Wenn dies nicht gelingt, soll zu schärferen Mitteln gegriffen werden, d. h. es soll dann auf gemeinsame Kosten ein Kampfschiff eingesetzt werden, das an genau denselben Tagen und von denselben Häfen abgeht wie das bekämpfte Subsidienschiff und grundsätzlich alle Frachten, wie niedrig diese auch sein oder werden mögen, mit beispielsweise 10 % unterbietet. Da in diesem Falle eine internationale Reedereivereinigung, die auf gemeinsame Kosten arbeitet, gegen eine einzelne Reederei steht, so ist anzunehmen, daß die internationale Reedereivereinigung länger durchhalten kann. Der bekämpften Reederei soll Aufnahme in die internationale Reedereivereinigung und Friedensschluß angeboten werden, aber nur unter einer der folgenden Bedingungen:

entweder a) daß auf Subsidien jeder Art auf das neue Schiff verzichtet wird, oder b) daß der kapitalisierte Wert der Subsidien (20jährige Lebensdauer des Schiffes angenommen) an die Vereinigung gezahlt wird; oder c) daß das Schiff für immer aufgelegt oder abgewrackt wird. Auch alle Reedereien, die die oben bezeichneten Schiffe besitzen und sich der Vereinigung nicht anschließen, sollen in derselben Weise bekämpft werden.

Der Vorschlag hat ein eng begrenztes Ziel und macht verschiedene Vorbehalte. Er will vor allem:

1. nicht die freie Konkurrenz der sich von selbst rentierenden Seeschiffahrt irgendwie einengen. Von selbst rentable Neubauten stehen außerhalb der vorgeschlagenen Maßnahmen.

---

[282]) Berliner Börsenzeitung vom 23. 8. 1930, Nr. 392.

[283]) Hamburger Fremdenblatt vom 24. 8. 1930, Nr. 243.

2. Es sollen nicht alle Reedereien der Welt zusammengefaßt werden, was undenkbar wäre, sondern nur etwa 20 führende Reedereien. Sollte es nicht gelingen, diese alle zusammenzubringen, so enthält der Vorschlag die oben genannten Maßnahmen, die gegen unsolidarische Reedereien unternommen werden sollen. Diese bedeuten nur eine Fortführung altbekannter Maßnahmen der Schiffahrtskonferenzen mit dem einzigen Zweck, die Subsidien wirkungslos zu machen.

3. Der Plan will nicht in die schwierigen Probleme schon bestehender Machtverhältnisse oder schon bewilligter Subventionen eingreifen.

Was die Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen angeht, so können diese gar nicht abgeschätzt werden. Sie hängen davon ab, wieviel Außenseiter es auf eine Machtprobe ankommen lassen wollen. Je machtvoller der Verein, desto weniger Außenseiter werden sich für das Spiel hergeben und die Kosten können dann sehr gering werden. Die Aufteilung der Kosten könnte vielleicht unter gleichzeitiger Berücksichtigung der hochqualifizierten und der Gesamttonnage der beteiligten Reedereien erfolgen. Wichtig wäre auch eine einigermaßen lange Kündigungsfrist, damit die Mitglieder sich nicht zurückziehen, wenn wirklich einmal ein ernsthafter Kampf notwendig werden sollte.

Scheinbar stehen den Kosten gar keine Einnahmen gegenüber (mit Ausnahme evtl. Einzahlungen bekämpfter und später aufgenommener Reedereien). Wenn man jedoch die Gefahren der jetzt bestehenden Situation betrachtet, wird man eines anderen belehrt. Wenn es infolge der sich übersteigernden Subventionen zu einem Ratenkrieg auf dem Ozean kommen sollte, sind es ungeheuere Werte, die auf dem Spiele stehen. Diese Gefahren abzustellen, ist das einzige Ziel des Helanderplans, der einen organisierten Kampf um die Wiederherstellung des wirklich freien Marktes in der Weltschiffahrt darstellt.

Die Möglichkeit, daß in der unteren Grenze, die aus praktischen Gründen in dem Vorschlag vorgesehen ist, die Gefahr einer Umgehung des beabsichtigten Zweckes liegt, hält Helander nicht für wahrscheinlich. Sollte man nach dem Abschluß solcher Vereinbarungen dazu übergehen, Subsidien für kleinere Schiffe zu bezahlen, so kann das zweierlei bedeuten: Entweder sollen diese kleinen Schiffe mit den großen konkurrieren (was aber nicht in Frage kommt, da man für diese Art von Verkehr mit kleinen und langsamen Schiffen nicht arbeiten kann), oder aber die Subventionen werden nur pro forma den kleinen Schiffen gegeben, aber dafür benützt, große Schiffe fahren zu lassen, die damit indirekte Subventionen erhalten. Es bestehen hier für illoyale Regierungen einige Umgehungsmöglichkeiten, doch kommen diesen wohl keine große Bedeutung zu, denn bei den großen Schiffen, um die es hier geht, handelt es sich um große Werte, sodaß man mit kleineren Subventionsbeträgen nicht auskommt. Um zu großen staatlichen Unterstützungen zu kommen, müssen diese illoyalen Umgehungen solche Ausmaße annehmen, daß man das Vorhandensein von verbotenen indirekten Subventionen nachweisen kann.

b) Mutmaßliche Stellung der wichtigsten Schiffahrtsländer nach Ansicht von Helander.

D e u t s c h l a n d : Für den Plan ist entscheidend, daß die deutsche Schiffahrt ihm ohne weiteres zustimmen kann, denn er bewegt sich auf der Linie der deutschen Schiffahrtspolitik. Die deutsche Schiffahrt hat weder in der Vorkriegszeit, noch später verhehlt, wie ablehnend sie den Schiffahrtssubsidien gegenüber-

steht, sodaß die Unterstützung von Vorschlägen zur internationalen Begrenzung der Schiffahrtssubventionen erwartet werden könnte.

England: Obwohl in Großbritannien in einzelnen Fällen große indirekte Subventionen gewährt worden sind, so ist doch nach Ansicht von Helander die Einstellung der englischen Schiffahrt so kritisch gegen Staatseingriffe in das Wirtschaftsleben, daß die Unterstützung solcher Vorschläge seitens Englands nicht ausbleiben wird, wenn die Konkurrenten auch auf weitere Subventionen verzichten. Die starke Stellung der englischen Schiffahrt gerade in den hochqualifizierten Klassen ist ja so überzeugend und größtenteils ohne Subventionen entstanden, sodaß eine Stabilisierung dieses Kräfteverhältnisses nur im englischen Interesse liegen kann. Hierzu muß bemerkt werden, daß in neuerer Zeit England seine Wirtschaftspolitik geändert hat[284]) und auch den Subventionsforderungen der Schiffahrt nicht mehr so ablehnend gegenübersteht, wie früher.

Italien: Was Italien betrifft, so hat dieses Land durch ein besonders wirksames Subventionssystem, gerade was hochqualifizierte Tonnage anbetrifft, eine Flotte erhalten, die sonst nie entstanden wäre und die in gar keinem Verhältnis zur gesamten Handelstonnage Italiens steht. Man weiß in Italien sicher, daß viele Länder in der Lage wären, seinem Beispiel zu folgen und welche Gefahren gerade für die neuen wertvollen Schiffe Italiens dann entstehen könnten. Helander meint, daß es deshalb ganz offensichtlich im Interesse Italiens liegen würde, zu verhindern, daß andere Länder seinem Beispiel folgen und dadurch seine Errungenschaft aufs Spiel gesetzt wird.

Vereinigten Staaten von Amerika: Nach Helanders Ansicht hängt es viel von der Stellungnahme Amerikas ab, das durch sein umfangreiches Subventionsprogramm in großem Maße zu dem gigantischen Überangebot von Tonnage beigetragen hat. Es fragt sich nun, ob Amerika in diesem Fall umlernt und versteht, daß nicht allein das Staatsflottensystem das falsche war, sondern daß es auch verfehlt ist, in einem so internationalen Gewerbe, wie es die Schiffahrt ist, durch staatliche Unterstützungen neue Tonnage zu bauen, ohne die Ausmaße des Welthandels zu berücksichtigen. Es steht auch in Amerikas Interesse, Rückschläge zu verhindern, die mit Notwendigkeit jene durch das Subventionssystem immer größer werdende Disproportionalität zwischen Welttonnage und Welthandel hervorrufen werden. Daß Amerika mit seiner jungen Handelsflotte sich in einem Lande mit Hochschutzzoll befindet, kann nach Helander berücksichtigt werden, etwa bei der Festlegung des Anfangstermins der Vereinbarung, sodaß eine gewisse Vorzugsbehandlung der geplanten amerikanischen Subventionen mit dem hier dargelegten Plan zu vereinbaren ist.

c) Kritik des Helanderplans.

Die Internationale Handelskammer in Paris, die nach dem Vorschlag von Helander evtl. die Durchführung des Plans in die Hand nehmen sollte, hat sich sofort mit dem Helanderplan befaßt und mit Nachdruck die Schwierigkeiten betont, die der Verwirklichung dieses Planes entgegenstehen.[285]) Auch in der Presse wurde der Helanderplan einer eingehenden Kritik unterzogen. Es wurde besonders hervorgehoben, daß mit der grundsätzlichen Gegnerschaft der Vereinigten Staaten von Amerika einem solchen Plan gegenüber zu rechnen sei, da sich

---

[284]) Uebergang zum Schutzzoll.

[285]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt vom 9. 9. 1930.

die amerikanische Handelsflotte im Stadium eines neuen Ausbaus befinde, wobei das Programm aufs engste mit Subventionsgedanken verbunden sei. Bei einer objektiven Beurteilung dieser Tatsache ist zu berücksichtigen, daß die Amerikaner infolge der höheren Löhne und wesentlich größeren Baukosten mit höheren Standardkosten rechnen müssen, als die übrigen Schiffahrtsländer.

In Frankreich werden außerordentlich günstige Kredite gegen Schiffshypotheken und Pfandrechte gegeben. Außerdem sind hier meist Reeder und Werften identisch, dies hat dazu geführt, daß die französische Schiffahrt sich angewöhnt hat, in größtem Umfang mit Subventionen zu arbeiten. In Italien wird die Schiffahrt so weitgehend subventioniert, daß sie sogar imstande ist, deutschen Schiffahrtslinien in deren eigenen Häfen Konkurrenz zu machen. Während man also nach Ansicht der Internationalen Handelskammer von den drei genannten Ländern kein großes Entgegenkommen für das Helandersche Projekt erhoffen kann, wird dafür außer in Deutschland sicherlich in Holland, Belgien und den skandinavischen Ländern reges Interesse bestehen. Wir sehen, daß von dieser Seite die Aussichten nicht so optimistisch beurteilt werden, wie von Helander selbst.

Gegen den Helanderplan wurde noch vorgebracht, daß das Wesen der Schiffahrtssubventionen selbst nicht genügend berücksichtigt werde.[286]) Eine Regierung, die den Bau eines großen Schnelldampfers durch Subsidien unterstützt, gibt dadurch ihrem Willen Ausdruck, dem Schiff Lebensfähigkeit und Konkurrenzfähigkeit zu verleihen. Selbst wenn es also gelingen würde, den geplanten „Verein" zu gründen, so würde dieser nicht eine einzelne Reederei zu bekämpfen haben, sondern der Kampf würde sich im Grunde genommen gegen die Regierung richten, von der die Subvention gegeben wird. Denn daß eine Regierung es sich ohne weiteres gefallen lassen wird, daß einem von ihm unterstützten Unternehmen ein Kampf bis aufs Messer angesagt wird, kann bezweifelt werden. Sie könnte dadurch ein Druckmittel ausüben, daß sie den Reedereien ihres Landes, die dem „Verein" angehören, die Subventionen entzieht, die diese nach dem Helanderplan noch annehmen dürften. Wenn man den Einzelfall setzt, daß der Außenseiter einem Lande angehört, in dem sich keine dem „Verein" angeschlossene Reederei befindet bzw. keine weitere Reederei Subventionen erhält, sollte da nicht zu befürchten sein, daß die von den Privatreedern aufzuwendenden Mittel in ein Loch ohne Boden fließen, denn so leicht wird eine Regierung nicht aus dem Feld zu schlagen sein.

Demgegenüber kann allerdings gesagt werden, daß eine Regierung die andern Länder nicht leicht derart vor den Kopf stoßen wird. Da die Subventionen oft nur deshalb gegeben werden, weil andere Länder ihre Schiffahrt auch unterstützen und dadurch konkurrenzfähiger machen, so würde eine diesbezügliche Entlastung ihres Staatshaushalts wohl den meisten Ländern sehr willkommen sein. Damit wäre in mancher Hinsicht der obige Einwand entkräftigt. Um die Länder, die gerade daran sind, neue Subventionsbauten auszuführen, für den Plan zu gewinnen, schlägt Helander vor, daß die mit Staatshilfe bereits im Bau befindlichen oder projektierten Schiffe nicht unter diesen Vorschlag fallen sollen. Führt man diesen Gedanken zu Ende, so zeigt sich, daß alle großen Subventionsbauten, die in U. S. A., England, Frankreich, Italien und Japan in Arbeit oder projektiert sind, noch unbehelligt in Dienst gestellt werden können. Gerade bei

---

286) Hamburger Fremdenblatt vom 9. 9. 1930.

Erscheinen des Planes herrschte eine Hochflut von Bauprojekten in der Welt. Nach einer Schätzung würden also noch ungefähr 10 Schiffe, die unter die Kategorie von 15 000 Tonnen und 18 Knoten fallen, gebaut werden.[287])

Die Reedereien, die ohne Subventionen arbeiten, würden also in ihrer Konkurrenzposition auch unter der Wirksamkeit eines solchen Planes noch schlechter gestellt werden, als dies gegenwärtig der Fall ist und wenn die Schiffe erst alle in Fahrt sind, so haben die Reedereien auf wichtigen Routen, vor allem auf dem Nordatlantik, mit einer derartigen Überfüllung an hochqualifizierter Tonnage zu rechnen, daß für die nächste Zeit dann mit Neubauten sowieso in recht beschränktem Umfang zu rechnen wäre. Helander verwässert mit dieser Einschränkung seinen Plan beträchtlich und es läßt sich denken, daß Reedereien oder Länder, die im Prinzip mit der Durchführung eines gemeinsamen Kampfes gegen die Subventionen einverstanden sind, an einer solchen Bestimmung Anstoß nehmen.

Die wohl überlegte Begrenzung auf die hochqualifizierten Tonnageklassen wurde als der schwächste Punkt des ganzen Planes bezeichnet, weil dadurch das Argument des ständig wachsenden Tonnageüberflusses fast nichtig werde.[288]) Der Bau hochqualifizierter Tonnage erfolgt nämlich nicht so sehr aus der Absicht nach einem angemessenen Anteil der nationalen Handelsflotte am eigenen Überseeverkehr, als vielmehr aus Prestigegründen. Das ruinöse Überangebot von Tonnage herrsche nicht in den angeführten Tonnageklassen vor, sondern die kleineren Fahrzeuge würden vornehmlich von der Krise auf den Frachtenmärkten betroffen. Im Gegensatz dazu wird von anderer Seite betont, „daß der Plan gerade insofern Erfolgschancen in sich berge, als er einen großen Teil von Schwierigkeiten dadurch ausschaltet, daß er im Kampf gegen die Schiffahrtssubventionen seine Ziele stark beschränkt.“ [289]) Wir sehen, daß die Ansichten sehr stark auseinandergehen. Auch der Hinweis von Helander auf die Möglichkeit einer späteren Ausdehnung der Vereinbarung nach unten, läßt nach dem „Wirtschaftsdienst“ [290]) den Vorschlag als Mittel zur Bekämpfung der Dauerkrise in der Weltschiffahrt nicht geeigneter erscheinen, da mit der Ausdehnung auf niedrigere Tonnageklassen der Kreis der betroffenen Schiffe sofort ungeheuer wächst und damit die Organisationsfrage zum Problem wird, an dem bisher alle Planbestrebungen in der Schiffahrt, wie Auflegung und Verschrottung, scheiterten.

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß infolge der Subventionsfreudigkeit von U. S. A., Italien und Frankreich die Möglichkeit der Verwirklichung des Helanderplans sehr gering ist.

2. Vorschlag zur Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen von Fr. Siegert.

Anläßlich der Kritik des Plans von Helander zur internationalen Bekämpfung der Schiffahrtssubventionen wurde ein neuer Plan von Fr. Siegert veröffentlicht.[291])

[287]) Berliner Börsenzeitung vom 23. 8. 1930. Vgl. Frankfurter Zeitung vom 31. 8. 1930.

[288]) Wirtschaftsdienst vom 29. 8. 1930, S. 1498.

[289]) Berliner Börsenzeitung vom 23. 8. 1930.

[290]) Wirtschaftsdienst vom 29. 8. 1930, S. 1498.

[291]) Hamburger Fremdenblatt vom 16. 10. 1930. Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung vom 21. 10. 1930.

Wie scharf auch der Helanderplan die Tonnage umgrenzt, wie sehr sie sich in ihrem Wesen ähnelt, so arbeitet sie nach Siegert doch auf sehr verschiedenen Verkehrsgebieten und damit unter mannigfaltigen wirtschaftlichen Sonderbedingungen. Diese Verschiedenheiten werden besonders dadurch charakterisiert, daß die in Frage kommenden Reeder kein durch die Art der Tonnage bedingtes gemeinsames Kartell bilden, sondern daß sie je nach dem Verkehrsgebiet verschiedenen Konferenzen angehören. Die im Helanderplan vorgeschlagene Organisation müßte also die heterogensten Elemente der Linienreederei vereinigen. Da die von dem Subventionsabbau betroffene Tonnage auf alle Teile der Welt verstreut ist, würden zahlreiche Interessen berührt werden, sodaß die Aktionsfähigkeit der Anti-Subventions-Organisation von Anfang an durch den Zwang zu vorsichtigem Lavieren und vielerlei Kompromissen gelähmt würde. Die Finanzierung der den Konferenzmachtmitteln nachgebildeten Kampfmaßnahmen wird auf die größten Schwierigkeiten stoßen, denn die Reeder mit verhältnismäßig subventionsfreien Verkehrsgebieten werden sich kaum zu größeren Opfern für die Subventionsbekämpfung auf ihren entlegenen Routen bereitfinden.

a) Darstellung des Plans von Siegert.

Nach Siegert lassen sich Konferenzmethoden nur mit richtigen Konferenzen durchsetzen. Man sollte deshalb eine besondere Organisation und das Herausheben bestimmter Schiffsgattungen nicht erwägen, sondern den bestehenden Konferenzen die neue Aufgabe übertragen, auf ihren Verkehrsgebieten für den Subventionsabbau einzutreten. Dieser Vorschlag läßt sich auf alle Schiffstypen und fast alle Konferenzen anwenden. Behandelt man das Subventionsproblem innerhalb der einzelnen Konferenz, so befindet man sich nach Siegert auf dem Boden der realen Tatsachen: Die Konferenzteilnehmer kennen sich gegenseitig und die Kräfteverhältnisse. Sie können je nach der besonderen Lage auf ihrem Verkehrsgebiet Abmachungen zur Beseitigung der Subventionen treffen und sind nicht durch Rücksichtnahme auf andere Konferenzen beengt. So kann der Kampf gegen das Subventionsunwesen zunächst auf den Verkehrsgebieten aufgenommen werden, wo innerhalb und außerhalb der Konferenz der geringste Widerstand zu erwarten ist.

Der vorliegende Plan geht den Schwierigkeiten, die von seiten Amerikas, Italiens usw. dem Helanderplan entgegenstehen, aus dem Weg. Denn dort, wo die Stellung der amerikanischen Reedereien zu gefestigt ist, wird man auf die Durchführung des Subventionsabbaus zunächst verzichten. In allen anderen Konferenzen jedoch, in denen die Amerikaner weniger stark vertreten sind (und dies ist bei weitem die Mehrzahl), wird man aber an die Lösung des Subventionsproblems von dieser Seite jedenfalls wenig gestört herangehen können. Jeder einzelnen Konferenz muß überlassen bleiben, die wirksamsten Mittel nach den individuellen Erfordernissen auszuwählen.

Allgemein läßt sich sagen, daß der erste Schritt in der Erklärung eines einjährigen Subventionswaffenstillstandes bestehen müßte. Je nach den konferenzpolitischen Erfordernissen wird man hier den Subventionsbegriff enger oder weiter fassen. Vielfach wird das schwierige Problem der Definition der mittelbaren Subventionen zurückgestellt werden können, sofern sie als Ermäßigung von Hafen- und Kanalgebühren u. dergl. der Gesamtheit der Schiffahrt unterschiedslos zugute kommen. Der zweite Schritt wird die Umgrenzung der Tonnage und die Staffelung des Subventionsabbaus betreffen. Die Gegebenheiten

der einzelnen Konferenz entscheiden darüber, ob die in Fahrt oder die im Bau befindliche oder nur die künftige Tonnage unter die Vereinbarung fällt, ob der jährliche Subventionsabbau 20 % oder mehr betragen soll, oder ob man sich mit längeren Perioden abfinden will. Einzelheiten treten also hinter den Kern der hier vorgebrachten Anregung zurück: Wenn tatsächlich etwas gegen das Subventionsunwesen unternommen werden kann, so kann dies nach Siegert (wie Helander auch vorschlägt) nur durch die Reeder geschehen. Wenn man entschlossen ist, die Subventionen als eine der Ursachen des Tonnageüberflusses zu bekämpfen, so kommen nach seiner Ansicht für diese schwierige Aufgabe nur die bestehenden Kartelle in Betracht. Unabhängig und ohne eine schwerfällige Organisation miteinander verbunden, besteht die Möglichkeit, in ihrem Rahmen den Verzicht auf Subventionen zu verabreden und individuell angepaßte Kampfmaßnahmen zu ergreifen. Den völlig aussichtslosen Kampf auf besonders hartnäckig subventionierten Gebieten wird man nach Ansicht von Siegert so ertragen können, ohne wichtige Erfolgsmöglichkeiten auf vielen Teilgebieten durch eine zu umfassend gewählte Front zu gefährden.

b) Kritik dieses Planes.

Der große Nachteil des Siegert'schen Vorschlags liegt wohl in der starken Überschätzung der Konferenzmacht. Es ist bekannt, daß es schon große Schwierigkeiten macht, selbst innerhalb der eigenen Landsleute eine 100%ige Erfüllung wichtiger Konferenzabmachungen durchzusetzen. Insbesonders in Zeiten der Depression taucht auch für den überzeugtesten Konferenzteilnehmer der Konflikt auf: Treue zur Konferenz oder gelegentliche Korrektur einer Bestimmung, um auch wieder einmal ein Geschäft zu machen. Es erscheint also zweifelhaft, ob die im allgemeinen nur lose zusammenhängenden Schiffahrtskonferenzen die einmütige Tatkraft aufbringen können, um einem so schwierigen Problem zu Leibe zu gehen, ohne ihr Hauptziel oder gar den Bestand ihrer Organisation überhaupt zu gefährden.

Man darf nicht vergessen, daß die Schiffahrtskonferenzen in einem gewissen Grade sich heute in einem Krisenzustand befinden, der nicht nur durch Außenseiterangriffe hervorgerufen wurde, sondern auch dadurch, daß einzelne internationale Mitglieder nicht immer auf die Taktik des „Unterwasserschießens"[282]), d. h. des Unterbietens der Raten verzichtet haben. Sind die Konferenzen schon aus diesen allgemeinen Gründen teilweise ziemlichen Belastungsproben ausgesetzt, so ist es fraglich, ob sie ein geeignetes Instrument darstellen würden, noch eine schwere Aufgabe zu übernehmen.

Ein weiteres Bedenken gegen den Plan von Siegert liegt gerade in der Tatsache, daß die Konferenzen nach Verkehrsgebieten orientiert sind, die einerseits ein individuelles Vorgehen ermöglichen, andererseits aber erhebliche Schwierigkeiten machen. Auf den Routen, auf denen die größte Tonnageüberfüllung besteht und die deshalb zu Kampfgebieten geworden sind, werden sich die unmittelbaren und mittelbaren Widerstände der Konferenzmitglieder am stärksten bemerkbar machen. Es wurde deshalb betont, daß auch die Konferenzbasis und der Konferenzrahmen für den Kampf gegen die Subventionen immer noch zu weit und zu unzuverlässig ist, und daß eine erfolgversprechende Aktion in allerengstem Rahmen anfangen muß.

---

[282]) Hamburger Fremdenblatt vom 16. 10. 1930.

Aussichten der Weltschiffahrt.

Die durch die Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse hervorgerufene Tendenz, dem Inlandsmarkt die ihm infolge seiner Wichtigkeit für die sichere Existenzgrundlage eines Volkes zukommende Stellung wieder einzuräumen, ist für die Aussichten der Schiffahrt von entscheidender Bedeutung. Das Bestreben, sich mehr auf den inneren Markt zurückzuziehen, ist durch die Erfahrungen, die man in den letzten Krisenjahren gemacht hat, noch verstärkt worden, denn die Gefahren, die eine große Abhängigkeit vom Weltmarkt mit sich bringen kann, sind allzu deutlich in Erscheinung getreten. Es wird deshalb heute eine möglichst große Vollständigkeit und Ausgeglichenheit des Produktionsgebietes innerhalb der Landesgrenzen angestrebt, um eine ziemlich starke Krisenfestigkeit zu erreichen. Neben diesen mehr wirtschaftlichen Erwägungen, haben vor allem nationalpolitische Gedanken zu dieser Wende in der Wirtschaftspolitik geführt. Durch die dadurch bedingte Verkleinerung des Welthandels wird natürlich die Existenzgrundlage der Schiffahrt verkleinert.

Neben der künstlichen Beeinflussung durch die Handelspolitik spielt auch für die Entwicklung der Verkehrsbedürfnisse und damit der Schiffahrt die natürliche Entwicklung der Menschheit eine entscheidende Rolle. Die großen Wert- und Kapitalverluste der Welt durch den Weltkrieg und die jetzige Krise werden den Lebensstandard für längere Zeit auf verminderter Stufe halten, und dieser Wohlstandsindex bedingt auch einen verkleinerten Verkehrsindex. Das natürliche zahlenmäßige Wachstum der Menschheit hält zwar trotz Krise und ihrer weltweiten Ausdehnung weiter an, ist aber gegen früher verkleinert, vor allem stark verschoben. Gerade die wirtschaftsmächtigen Länder zeigen stagnierende Bevölkerungsbewegung und das bedeutet auch stagnierenden oder im Wachstum abnehmenden Bedarf und die gleichen Wirkungen auf das Verkehrsvolumen. Die Länder aber mit noch größerem Bevölkerungszuwachs sind die wirtschaftlich noch unentwickelten, die zum großen Teil als natürliche Reagenz dieser Bevölkerungsentwicklung zur industriellen Selbstversorgung schreiten und in dieser Bewegung durch die mannigfachen Folgen der Krise noch beschleunigt werden.

Die Betrachtung der wahrscheinlichen Zukunftsentwicklung ermutigt also nicht zu der Annahme, daß in den nächsten Jahren eine Vermehrung der Tonnagenachfrage eintritt, die vorhandenen Schiffsraum wieder rentabel machen würde. Sch ffsauflegung kann also nicht zur Behebung der Krise führen, sondern nur starke Abwrackung, verbunden mit einem Minimum an Neubauten und einem Aufhören des Subventionswesens.

Lebenslauf.

Am 15. April wurde ich in Schwäb. Gmünd als Sohn des Werkmeisters Karl Neuffer und dessen Ehefrau Marie geb. Schneider geboren. Nach Besuch der Volksschule trat ich in die Oberrealschule in Schwäb. Gmünd über und legte dort an Ostern 1928 die Reifeprüfung ab. Hierauf studierte ich ab Sommer-Semester 1928 an der Handelshochschule Mannheim. Für das Winter-Semester 1928/29 war ich beurlaubt und in der Praxis tätig. Mit gutem Erfolg legte ich dann im April 1932 die Diplomhandelslehrer- und im April 1933 die Diplomkaufmann-Prüfung ab. In den Ferien während meines Studiums war ich meistens in der Praxis tätig. Am 27. Oktober 1933 bestand ich an der Handelshochschule Mannheim die mündliche Doktorprüfung.